

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA-UFSC

CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS-CCJ

DEPARTAMENTO DE DIREITO

JOSIANE MARTINS GONÇALVES

**O REGIME JURÍDICO DA PROPRIEDADE DE NAVIO E OS SEUS MODOS DE
AQUISIÇÃO PELO DIREITO MARÍTIMO**

FLORIANÓPOLIS

2017

JOSIANE MARTINS GONÇALVES

**O REGIME JURÍDICO DA PROPRIEDADE DE NAVIO E OS SEUS MODOS DE
AQUISIÇÃO PELO DIREITO MARÍTIMO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca examinadora da
Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito parcial para
obtenção do grau de bacharel em direito.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo A. Temponi Lebre.

FLORIANÓPOLIS

2017

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
COLEGIADO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

TERMO DE APROVAÇÃO


O presente Trabalho de Conclusão de Curso, intitulado, O REGIME JURÍDICO DA PROPRIEDADE DE NAVIO E AS SUAS FORMAS DE AQUISIÇÃO PELO DIREITO MARÍTIMO

, elaborado pelo(a) acadêmico(a) "Josiane Martins Gonçalves defendido em 2017/12/2017 e aprovado pela Banca Examinadora composta pelos membros abaixo assinados, obteve aprovação com nota 8,5 (OITO E MEIO), cumprindo o requisito legal previsto no art. 10 da Resolução nº 09/2004/CES/CNE, regulamentado pela Universidade Federal de Santa Catarina, através da Resolução nº 01/CCGD/CCJ/2014.

Florianópolis, 04 de dezembro de 2017.



Prof. Dr. Eduardo A. Temponi Lebre
Professor Orientador



Jose Isaac Pilati
Membro de Banca



Humberto Pereira Vecchio
Membro de Banca



Universidade Federal de Santa Catarina
Centro de Ciências Jurídicas
COORDENADORIA DO CURSO DE DIREITO

TERMO DE RESPONSABILIDADE PELO INEDITISMO DO TCC E
ORIENTAÇÃO IDEOLÓGICA

Aluno(a): Josiane Martins Gonçalves

RG: 3.829.261

CPF: 022.391.619-65

Matrícula: 08105022

Título do TCC: O REGIME JURÍDICO DA PROPRIEDADE DE NAVIO E AS SUAS FORMAS DE
AQUISIÇÃO PELO DIREITO MARÍTIMO

Orientador(a): Prof. Dr. Eduardo A. Temponi Lebre

Eu, Josiane Martins Gonçalves, acima qualificado(a); venho, pelo presente
termo, assumir integral responsabilidade pela originalidade e conteúdo
ideológico apresentado no TCC de minha autoria, acima referido.

Josiane Martins Gonçalves
NOME DO ALUNO

Feltonópolis, 04 de dezembro 2017.

AGRADECIMENTO

A Deus, por ter proporcionada saúde e força para superar as dificuldades, e feito das pedras no caminho coragem e luz para vencer.

A minha querida avó Dulcelina Gonçalves, *in memória*, que com seu jeito doce, afetuoso e otimista, sempre incentivou a ser um ser humano melhor e confiar na minha capacidade de vencer.

A minha querida tia Maria Eli, *in memória*, que desde sempre me auxiliou na vida, amparando-me nos momentos difíceis, oferecendo-me um lugar no seu grande coração.

Ao meu avô Antônio que no auge dos seus 94 anos, demonstra em seus ensinamentos, o valor de um homem responsável e de grande dignidade, e com seu jeito amigo sempre incentivou-me a completar os estudos, ensinando o valor do saber e do conhecimento.

Aos meus pais, pelo apoio nos momentos importantes.

Aos meus irmãos e sobrinhos, pela amizade e nos momentos de alegria que compartilhamos juntos nesse percurso, amenizaram os dias difíceis.

Aos primos, tios e tias, pela presença em minha vida.

Ao Prof. Dr. Eduardo A. Temponi Lebre, pela oportunidade, atenção e dedicação na orientação para a elaboração deste trabalho.

Aos professores do CCJ, que com dedicação e profissionalismo trouxeram-me a luz do direito como uma forma justa de mudar o mundo.

Aos servidores da coordenação e direção do curso pela atenção.

A minha grande amiga Marilda Effiting, que muito mais que uma coordenadora competente, afetuosa e compreensiva, acompanhado todo meu processo de formação, incentivando e auxiliando nos momentos difíceis, que com seu carinho fez-me sentir em casa no laboratório de informática.

A coordenadora e amiga Rosângela, pelo carinho, amizade e oportunidade de estagiar no escritório modelo de assistência jurídica, onde aprendi o valor do direito enquanto acesso a justiça.

Aos servidores e agentes dos serviços gerais do Centro de Ciências Jurídicas (CCJ) e outros setores da universidade, que com seu trabalho tornaram a convivência na universidade mais calorosa e humana.

A minha para sempre grande amiga, Vânia Silva, que com humildade, simpatia e alegria tornaram os dias na universidade mais felizes.

Ao meu companheiro Celso Samuamba, que esteve presente nas horas boas e ruins, na elaboração deste trabalho, trazendo luz e amor.

Aos meus vários colegas de curso, uns mais amigos outros nem tanto, mas todos com uma importância singular, a de mostrar-me que quando se tem oportunidades iguais, não importa a cor da pele nem a classe social, somos todos iguais.

Agradeço a todos que diretamente e indiretamente se tornam importantes na minha formação profissional, e como ser humano.

“eu sou um oceano negro, vasto e irrequieto,
indo e vindo contra as marés, eu me levanto.
deixando para trás noites de terror e medo
eu me levanto
em uma madrugada que é maravilhosamente clara
eu me levanto
trazendo os dons que meus ancestrais deram,
eu sou o sonho e as esperanças dos escravos.
eu me levanto
eu me levanto
eu me levanto!”

Maya Angelou

RESUMO

O presente trabalho propõe mostrar através de uma pesquisa na doutrina e nos dispositivos constitucionais e infraconstitucionais que recorrem sobre a matéria, o regime jurídico da propriedade de navio e os seus modos de aquisição pelo Direito Marítimo, que enquadra quatro modos de aquisição de propriedade de navios específicos; salvamento, presa bélica ou presa naval, abandono liberatório, abandono sub-rogatório. No Brasil, no ponto de vista econômico 95% de todo o comércio exterior brasileiro são transportados por via marítima exercendo grande influência no desenvolvimento do país, portanto, para que se possa efetivar e aplicar com precisão as normas relativas a aquisição de propriedades de navios pelo direito marítimo, tornando as relações comerciais e de navegação mais aptas as demandas do mundo globalizado de hoje, seguindo a linha de produção e pensamento dos grandes navegadores da história do direito marítimo, é preciso pensar em leis que regulem as navegações e pensar no equilíbrio das nações e a paz entre os povos. O direito de propriedade é garantido na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, que estabelece em seu artigo 5º, inciso XXII, ser garantido o direito de propriedade. Procurar-se-á também, analisar o conceito e o âmbito jurídico do Direito Marítimo brasileiro que se subdivide em; direito internacional marítimo, direito penal marítimo, direito do trabalho marítimo, direito empresarial marítimo, direito do trabalho marítimo e órgãos de autoridade marítima. E, por fim, o espaço marítimo e as definições e classificações de Navio. O método utilizado é o indutivo. A técnica utilizada durante a pesquisa incide na documentação indireta: fontes primárias; legislação e fontes secundárias; obras da doutrina nacional e internacional.

Palavras-chave: Direito Marítimo; Navios; Propriedade de Navios

ABSTRACT

The present work proposes to show through a research in the doctrine and in the constitutional and infraconstitutional devices that resort on the matter, the legal regime of the property of ship and its modes of acquisition by the Maritime Law, that fits four modes of acquisition of property of ships specific; rescue, military prey or naval prey, liberation abandonment, subrogation abandonment. In Brazil, from the economic point of view, 95% of all Brazilian foreign trade is transported by sea, exerting a great influence on the development of the country, so that it can be carried out and applied with precision the norms related to the acquisition of properties of ships by the law, making trade and shipping relations more suited to the demands of today's globalized world, following the line of production and thinking of the great navigators of the history of maritime law, we must think of laws regulating navigation and think of the balance of nations and peace among peoples. The right to property is guaranteed in the Constitution of the Federative Republic of Brazil of 1988, which establishes in article 5, item XXII, the right to property is guaranteed. It will also seek to analyze the concept and legal scope of the Brazilian Maritime Law which is subdivided into; international maritime law, maritime criminal law, maritime labor law, maritime business law, maritime labor law and maritime authority bodies. And, finally, the maritime space and the definitions and classification of Ship. The method used is inductive. The technique used during the research focuses on indirect documentation: primary sources; legislation and secondary sources; works of national and international doctrine.

Keywords: Maritime Law. Ships. Ownership of vessels

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
1. DIREITO MARÍTIMO.....	11
1.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DO DIREITO MARÍTIMO.....	11
1.2 CONCEITO DE DIREITO MARÍTIMO.....	13
1.3 O ÂMBITO JURÍDICO DO DIREITO MARÍTIMO.....	15
1.3.1 O direito internacional marítimo ou direito do mar.....	15
1.3.2 O direito penal marítimo.....	17
1.3.3 O direito do trabalho marítimo.....	21
1.3.4 O direito empresarial marítimo.....	23
1.3.5 Órgãos de autoridade marítima.....	25
2. ESPAÇO MARÍTIMO NO DIREITO MARÍTIMO.....	29
2.1 CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR DE 1982.....	29
2.2 ESPAÇOS MARÍTIMOS.....	30
2.2.1 Mar territorial.....	30
2.2.2 Zona contígua.....	32
2.2.3 Ilhas e águas arquipélagas.....	32
2.2.4 Estreitos e canais.....	33
2.3 JURISDIÇÃO.....	34
3.NAVIOS.....	39
3.1 CONCEITO DE NAVIO	39
3.1.1 Flutuabilidade.....	42
3.1.2 Navegabilidade.....	43
3.2 NATUREZA JURÍDICA DE NAVIO.....	44
3.3 CLASSIFICAÇÃO DE NAVIOS.....	46
3.4 NACIONALIDADE	48
4 REGIME JURÍDICO DE AQUISIÇÃO DE NAVIO PELO DIREITO MARÍTIMO.....	52
4.1 DIREITO DE PROPRIEDADE	52
4.2 PROPRIEDADE DO NAVIO.....	53
4.3 SALVAMENTO.....	54
4.4 PRESA BÉLICA E PRESA MARÍTIMA OU (PRESA NAVAL).....	54

4.5 ABANDONO SUBROGATÓRIO.....	55
4.6 ABANDONO LIBERATÓRIO.....	57
CONCLUSÃO.....	60
REFERÊNCIAS.....	64

INTRODUÇÃO

O objetivo institucional é o Trabalho de Conclusão do Curso de Direito da Universidade federal de santa Catarina (UFSC).

O tema deste trabalho é o regime jurídico da propriedade de navio e os seus modos de aquisição pelo Direito Marítimo.

O Direito admite várias formas de aquisição de propriedade de navios. Surge, então, o seguinte problema: Quais as formas de aquisição de propriedade de navios pelo Direito Marítimo?

O objetivo geral deste trabalho é demonstrar os tipos de aquisição de propriedade de navios pelo Direito Marítimo.

O método de abordagem a ser utilizado é o indutivo.

O método de procedimento a ser utilizado é o método de procedimento monográfico.

A temática será desenvolvida através da técnica de documentação indireta, envolvendo a pesquisa bibliográfica e pesquisa documental.

No Brasil, no ponto de vista econômico 95% de todo o comércio exterior brasileiro são transportados por via marítima exercendo grande influência no desenvolvimento do país.

Por isso a importância de um conhecimento aprofundado sobre as relações jurídicas de aquisição de navios pelo direito marítimo, e o presente trabalho propõe abordar os aspectos históricos e sociais do direito marítimo brasileiro, analisar os aspectos jurídicos de aquisição de navios, conceituar e classificar navios no ordenamento jurídico e na doutrina, e especificar as formas derivadas de aquisição de propriedade de navio pelo direito marítimo

O trabalho está estruturado em quatro capítulos. No primeiro capítulo, discorrer-se-á acerca do Direito Marítimo, dividido em três tópicos, sendo eles: Aspectos históricos do direito marítimo, e antes de entrar no assunto central deste capítulo, será feita uma rápida elucidação sobre a história geral do direito marítimo, o conceito de direito marítimo, o âmbito jurídico do direito marítimo, dividido em cinco subtítulos: O direito internacional marítimo, o direito penal marítimo, o direito do trabalho marítimo, o direito empresarial marítimo, e por último os órgãos de autoridade marítima.

No segundo capítulo discorre sobre o espaço marítimo no direito marítimo, com três tópicos : o primeiro tópico trata do Espaço Marítimo no Direito Marítimo, segue com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar 1982, e o ultimo tópico é sobre

Espaços marítimos e seus quatro subtítulos: O Mar territorial, a zona contígua, Ilhas e Aguas Arquipélagas, estreitos e canais, e terminamos este capítulo com o tópico, jurisdição.

O terceiro capítulo trata de Navios e está dividido em quatro tópicos, onde o primeiro tópico, trata de conceito de navio, com dois subtítulos: Flutuabilidade, navegabilidade, e prossegue com o tópico a Natureza Jurídica de Navio, e o terceiro tópico é sobre a Classificação de Navios, o quarto e último é sobre nacionalidade.

E por fim, no quarto e último capítulo que trata do tema central do trabalho, que é o regime jurídico da propriedade de navio e os seus modos de aquisição pelo direito marítimo. Esse capítulo é composto por cinco tópicos, iniciando com o direito de propriedade, Propriedade do navio, Presa bélica e Presa marítima ou (Presa naval), depois abandono subrogatório, e finalizando com Abandono Liberatório.

Assim, encerro concluindo sobre o regime jurídico da propriedade de navio e os seus modos de aquisição pelo direito marítimo e as especificidades, contribuindo para uma análise do direito marítimo no Brasil.

1. DIREITO MARÍTIMO

1.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DO DIREITO MARÍTIMO

Cerca de 71% do planeta terra é constituído por uma imensa massa de água salgada, chamado Oceano.

Os mares fazem parte dos oceanos, e são definidos como grandes massas de água salgada, com tamanhos inferiores.

A conquista do desconhecido, e novos territórios pelo mar aprimorados pelos grandes navegadores, deram início a expansão e transação comercial entre povos de localidades distantes. Na história da humanidade, a navegação pelo mar resultou na conquista de muitos povos, e consequentemente na ruína de outros, influenciou até mesmo no processo político e econômico de criação das nações, como muitos países do continente americano, asiático e africano, colonizados por países do continente europeu, como é o caso de Portugal, Espanha e Inglaterra no auge de sua navegação. O mar contribuiu através do desenvolvimento das grandes navegações para o processo de globalização que acompanhamos hoje, a comercialização e a interação entre povos diferentes, conectou culturas e saberes.

Segundo Martins (2014, pg. 1) :

O mar, desde épocas mais remotas da história universal, revela-se, indubitavelmente, como o espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial. Desde o século XX, a evolução tecnológica desvela outras perspectivas da exploração do leito e subsolo marítimos, revelando às nações que o mar consigna relevante fonte de riquezas e de fundamental importância estratégica como supridor de matéria-prima, consagrando ainda mais o espaço marítimo como um dos baluartes da ecologia internacional globalizada. O comércio marítimo, a construção de frotas mercantes e o estabelecimento de rotas marítimas foram fundamentais para o desenvolvimento de certas civilizações.

O mar além possibilitar que as pessoas possam se locomover, como via de conexão entre regiões próximas e continentes, também era fonte de riqueza e sustento dos povos no mundo como destaca Martins (2014, pg. 1) “Destarte, o mar consagrou-se elemento da natureza imprescindível no desenvolvimento, na sobrevivência e no poder das nações”.

Na história da humanidade, muitas dessas aventuras marítimas resultariam em mudanças na própria história. O mar sempre exerceu grande influência sobre os povos, e os grandes precursores do comércio marítimo foram os fenícios, que habitavam uma região estreita da terra, apertada entre as montanhas do Líbano e plagas do Mediterrâneo. Assim, com esse

contexto geográfico, preponderou-se a necessidade de desenvolvimento do comércio pelo mar como pressuposto da própria sobrevivência dos povos (MARTINS, 2014).

As normas e princípios de Direito Marítimo escritas há centenas de séculos encontram-se no Código de Hamurabi (2.200 a. C.), o rei da Babilônia, nos artigos 234 a 240. O Código de Manu abarca normas sobre câmbio marítimo; o Talmud de Jerusalém e o Talmud da Babilônia, que já prescreviam “alguns institutos jurídicos sobre venda de navios com acessórios ou com tudo, inclusive carga e equipagem (LACERDA, 1984).

As Leis de Rhodes (da ilha de Rhodes, Itália), que exerceu grande influência entre os povos antigos e serviu de fonte ao Direito Medieval. Lacerda (1984) ensina, que “os romanos adotaram, em grande parte, o direito marítimo dos ródios”. Como o comércio era de função de estrangeiros e escravos, Roma pouco se preocupou em legislar sobre o comércio ou sobre o mar. É possível encontrar trechos sobre a navegação marítima no *Corpus Iuris Civilis*, aqui são os textos de maior importância.

É na Idade Média que o Direito Marítimo se desenvolve, surgindo nesse período várias compilações. Temos os Rolos de Oléron ou Julgamentos de Olerón, que seriam uma coleção de antigos julgamentos de tribunais franceses compilados por um autor desconhecido possivelmente no século XI. Outra importantíssima compilação fora o Consulado do Mar, “uma coleção de costumes, organizada por autor desconhecido, costumes esses vigentes no Mediterrâneo, especialmente na costa catalã e aplicados pelos cônsules” (LACERDA, 1984, p.22).

O Consulado do Mar era composto por 294 capítulos, que versavam sobre praticamente todos os institutos do direito marítimo, como compra e venda de navio, construção, avarias, direitos e deveres da tripulação, e por isso vigorou com autoridade por todo o Mediterrâneo. Também, precisam ser citadas, outras compilações da idade média, como As Leis de Wisby, o “*Jus Hanseaticum Maritimum*” e finalizando esse período surge o “*Guidon de la mer*” (Guião do mar), obra importante que tratava dos seguros marítimos.

O Período Moderno se inicia, na França, em 1681, com a respectiva Ordenação, “que durante quase dois séculos foi a base do direito marítimo em todos os países” (LACERDA, 1984, p.24).

Após Revolução Francesa, surgem os códigos Civil (1804) e Comercial (1807). Em 1926, foi promulgado o Código do Trabalho Marítimo. O código alemão surge em 1861, substituído depois em 1897 pelo “*Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch*”.

Segundo Jane Fiorati (1999, p.12) “somente no Século XX iniciou-se o processo de codificação das normas internacionais sobre os mares”.

No Brasil, vigorou a legislação portuguesa. A partir de 1850, passou a reger parte de nosso Código Comercial, que trata do Direito Marítimo na parte II.

1.2. CONCEITO DE DIREITO MARÍTIMO

Direito marítimo para fins jurídicos são normas que regulam a atividade de navegação e exploração do mar e águas interiores segundo nos explica Lebre (2009, pg.1):

Considera-se o direito marítimo como o conjunto de normas jurídicas que regulamenta, toda e qualquer atividade, originada da utilização dos bens e meios para navegação, e da exploração do mar e das águas interiores, seja qual for a sua finalidade e objetivo, em todo seu potencial, e realize-se em superfície ou submersa. Theophilo de Azevedo Santos foi um dos primeiros a admitir, que o direito marítimo não se aplica somente à navegação no mar, mas, também, nos rios, apesar do Código Comercial prever o registro de embarcação destinada à navegação em alto-mar.

As normas do direito marítimo também regulam o comércio, o tráfego e o tráfico marítimo como define a autora Martins (2014, pg. 3):

A questão do conceito e da abrangência do direito marítimo é eivada de complexidade e diversidade de entendimentos. Na universalidade jurídica, o direito marítimo consagra-se no comércio marítimo que se desenvolve em torno do tráfego e do tráfico marítimos. Em sede de direito marítimo moderno, configura-se a premissa básica de definir o direito marítimo, em sentido amplo, como o complexo de regras jurídicas que regulam o comércio marítimo e a navegação pelo mar.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 também regula normas de direito marítimo em seus artigos:

Art. 177 - Constituem monopólio da União: (...) IV - o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos do petróleo produzidos no País, bem assim o transporte, por meio de conduto, de petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem;

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

O direito marítimo abrange em suas normas o público e o privado, as normas que apresentam conteúdo relacionados a comércio e indústrias da navegação, são de natureza privada e reguladas pela parte não revogada do Código Comercial e legislação especial. As

normas de natureza pública são aquelas que regulam o tráfego marítimo e a segurança das embarcações e das pessoas, e sofrem domínio dos tratados internacionais (LEBRE, 2009).

“O direito da navegação serve para matérias decorrentes das atividades em lagos, rios lagoas, canais, baías e portos, e que estejam agrupados com as atividades feitas no mar territorial ou alto-mar” Lebre(2009. Pg 6).

Para não existir equívocos na definição do conceito de navegação no âmbito jurídico, adotou-se no direito marítimo normas de ordem pública e privada, subdividindo o direito marítimo em; direito internacional marítimo, direito penal marítimo, direito do trabalho marítimo, direito empresarial marítimo, direito do trabalho marítimo e direito administrativo marítimo, como nos explica Lebre(2009, pg. 6)):

Para evitar toda confusão decorrente de várias situações aplicáveis ao conceito de navegação, preferimos adotar uma classificação que identifique no direito marítimo um ramo do direito, por excelência, que abrange tanto as normas de ordem pública quanto as privadas, incidentes sobre as embarcações, navegação, profissão da tripulação, carga e passageiros, podendo subdividir-se em direito internacional marítimo, direito penal marítimo, direito do trabalho marítimo, direito empresarial marítimo e direito administrativo marítimo.

Portanto, as infrações ou delitos cometidos contra as normas jurídicas que dispõem sobre navegação marítima devem ser entendidas como aquelas que regem o tráfego, o exercício da profissão de navegação e as condições mínimas de navegabilidade das embarcações, em mar territorial e águas nacionais, estarão inseridas também no direito administrativo marítimo (LEBRE, 2009).

A ciência do direito separa o estudo do direito por ramos para um melhor entendimento das especificidades das normas a serem aplicadas aos fatos jurídicos ressalta Lebre(2009, pg. 6):

Trata-se de uma particularidade da Ciência do Direito, que tem seus próprios métodos de investigação, um deles é o de separar o estudo do direito por ramos, o que transforma algo abrangente em investigações especiais, pois, o direito regula de modo geral muitas atividades humanas, separar estas normas jurídicas para entendê-las melhor tem sido a técnica utilizada por vários séculos, não obstante, a teoria positiva do direito determinar a unidade do ordenamento jurídico, acredita-se, desde a Roma antiga, numa divisão conceitual da existência do direito público e do direito privado, esta técnica de separação por ramos vem sendo largamente utilizada.

Isto não retira a validade da ideia da unidade do ordenamento jurídico, porque, por exemplo, o transporte de coisas ou pessoas, seus direitos e obrigações, podem ser constitucionais, civis, penais, administrativas, mas sendo o estudo direcionado como um

ramo de direito específico, o resultado da sua análise e interpretação apresenta elevado grau de cientificidade (LEBRE, 2009).

O reconhecimento do ramo direito marítimo, e designar as suas subdivisões é um avanço, para os estudos das ciências jurídicas e o ordenamento jurídico, em sistema, ainda mais específico, como é o caso da atividade de navegação de embarcações em mar e águas territoriais. Notadamente, é o caso do nosso particular estudo inserido no direito administrativo marítimo, cabe à administração pública o poder de polícia que subordina os agentes da navegação à jurisdição administrativa do Tribunal Marítimo brasileiro, reservado papel importante das Capitânias dos Portos, espalhadas em todo território nacional, e ao longo da costa brasileira (LEBRE, 2009).

Por isso se torna importante o estudo das subdivisões do direito marítimo no seu âmbito jurídico.

1.3 O ÂMBITO JURÍDICO DO DIREITO MARÍTIMO

O direito marítimo no seu âmbito jurídico se subdivide em, direito internacional marítimo, direito penal marítimo, direito do trabalho marítimo, direito empresarial marítimo, direito do trabalho marítimo e direito administrativo marítimo e seus órgãos de autoridade marítima.

1.3.1 O direito internacional marítimo ou direito do mar

A soberania nacional se eleva entre os povos quando se é respeitado os princípios de liberdade que dizem respeito a navegação “O direito do mar consagra o equilíbrio do exercício do princípio da liberdade dos mares com o do respeito à soberania nacional” (LEBRE, 2009).

Em relação ao assunto acrescenta Lebre (2009, pg.2):

Orientar as Nações para o desenvolvimento do comércio e indústria realizados pelo mar tem sido um dos grandes desafios para humanidade. No século passado, destacam-se as Convenções de Genebra de 1958 e de Montego Bay, (United Nations Convention on the Law of the Sea) Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.

As legislações internacionais historicamente sempre se preocuparam em originar uma definição e regular o regime jurídico dos espaços marítimos, que no presente são conhecidos como: águas interiores; mar territorial; zona contígua; zona econômica exclusiva; alto mar; plataforma continental; águas arquipelágicas; zona internacional dos fundos dos mares; casos especiais: estreitos, canais e rios; que fossem iguais em todo mundo ou pelo menos mais próximos (LEBRE, 2009).

Outro ponto significativo para o direito marítimo é o de delimitação destes espaços marítimos, ou seja, de como tornar preciso um fator determinante e os seus critérios de equidistância e de equidade, como integrantes de uma solução legal internacional definitiva (LEBRE, 2009).

O navio como instituto do direito marítimo teve grande importância nas legislações: como ressalta Lebre (2009, pg. 2):

O navio, sob o ponto de vista internacional, e o seu regime jurídico levou o direito do mar a criar uma classificação de embarcações, são classes dos navios: públicos ou privados; e, ainda, a classe dos navios de guerra. Integram pontos importantes do direito do mar estabelecer-se critério de nacionalidade dos navios e um regime jurídico das pessoas a bordo e da situação jurídica do pessoal desembarcado e da jurisdição.

Os navios sob o ponto de vista nacional, com determinação soberana de cada Estado, uniformizados pelo direito internacional, para fixar um conceito de navio e definição da sua natureza jurídica compatível e, assim, passando a classificar as embarcações e a criar uma identificação reconhecível internacionalmente bem como critérios de aquisição e regime jurídico para proprietários, armadores, fretadores, afretadores, agentes e o pessoal de bordo (LEBRE, 2009).

Segundo Lebre (2009, pg.2) “nem toda atividade marítima está voltada para o comércio internacional ou navegação em alto-mar, o que implica dizer que cada Estado tem soberania para definir regras internas de ordem pública para regular a navegação e garantir a segurança da atividade e a ordem econômica”.

A investigação científica e de tecnologia é de grande importância, na consolidação de um regime jurídico internacional da investigação científica marinha e do desenvolvimento e transferência desta tecnologia, quando a atividade for explorada em alto-mar (LEBRE, 2009).

No que diz respeito, aos achados no mar e a recuperação de objetos do fundo, para “são aspectos que o direito internacional público regula, como, também, o regime jurídico da guerra naval em seus aspectos gerais do direito da guerra naval, do direito humanitário e dos crimes de guerra” Lebre(2009, pg 2).

É indispensável para o mundo que estas regras que regulam o direito marítimo sejam uniformes e estáveis representem sem distinção o anseio de toda humanidade e que haja neutralidade para questões marítimas em seus aspectos gerais a fim de evitar que superpotências navais comerciais e de guerra estejam a prevalecer interesses exclusivos dos seus Estados em detrimento dos demais integrantes das Nações Unidas, sejam eles países pobres ou ricos, preservando a soberania dos Estados (LEBRE, 2009).

O direito marítimo público internacional é complexo pois engloba matérias que regulam o direito marítimo no âmbito internacional:

A complexidade do direito marítimo público internacional é evidente, pois abrange a matéria de âmbito internacional que regula o transporte internacional, a liberdade dos mares, o limite do mar territorial, zonas contíguas, zonas econômicas e de regras relativas à preservação do meio ambiente, há grandes evidências científicas de que são as algas marinhas grandes produtoras de oxigênio que abastece a atmosfera terrestre, para não dizer das espécies animais que estão sendo ameaçadas de extinção e compromete o equilíbrio do ecossistema marinho, tão importante como fonte de saudáveis alimentos Lebre(2009, pg 3): .

Portanto pensar leis que regulem as navegações é pensar no equilíbrio e a paz entre os povos.

1.3.2 O direito penal marítimo

As condutas ilícitas decorrentes das atividades marítimas, são passíveis de sanções punitivas de restrições de liberdade competência do direito penal marítimo como destaca Lebre(2009, pg. 3):

Algumas condutas ilícitas, que são decorrentes direta ou indiretamente das várias modalidades da atividade marítima, sendo grave o bastante para que incida sobre elas uma punição restritiva do direito de liberdade. Neste sentido, surge o estudo das normas jurídicas que definem os crimes relacionados com o mar e a navegação, este particular sistema jurídico constitui o direito penal marítimo.

A pesca proibida são exemplos dessa conduta; o derramamento de óleo da embarcação e outros crimes contra o meio ambiente; cabe ao Estado investigar o fato e processar criminalmente os agentes, para que haja uma efetividade das normas jurídicas de proteção da economia nacional e do meio ambiente, neste caso em águas territoriais. Não fosse a irresponsabilidade (culpa) ou o dolo de alguns profissionais marítimos, muitos desastres seriam evitados (LEBRE, 2009).

“Sobre o livre trânsito de embarcações, existe a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. A convenção supracitada estabelece critérios que definem os atos atentatórios ao direito de passagem inocente, como fator importante para responsabilização penal” Lebre(2009, pg. 3).

A convenção das nações Unidas sobre o direito do Mar de 1982:

No caso de violação de direitos, que seja por embarcação estrangeira que ingressa no mar territorial de outro Estado, aplicam-se estas normas, pois estão contidas no artigo 19, 2, letras “h” e “i”, da Convenção: “h) qualquer ato proposital e grave de poluição que contrarie a presente Convenção” e “i) qualquer atividade de pesca.

Nos crimes marítimos, sendo eles praticados em águas internacionais devem ser analisadas as normas supranacionais de fixação da competência para estabelecer a jurisdição, porém, um crime que causa dano ambiental em alto-mar é um crime contra a humanidade e, por isso, torna complexa a tarefa de investigar, processar e punir os responsáveis, no entanto, acredita-se que a nacionalidade do navio deva fixar a competência para o processo judicial. Esta é a orientação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (LEBRE, 2009).

No entanto, destaca Lebre(2009, pg. 3) “em questões de responsabilidade individual criminal ou administrativa, temos que os acusados podem ser de nacionalidade diferente da bandeira do Estado que pertence ao navio, desse modo, dois ou mais Estados poderiam estar interessados em ter a jurisdição.”

Seguindo o raciocínio de que existem condutas criminosas específicas à navegação e a embarcação, no Código Penal, está disposto no artigo 261.

Em tempos difíceis, num regime de exceção, com a previsão da aplicação da Lei dos Crimes Contra a Segurança Nacional – Lei n. 7.170 de 1983, temos no seu art. 15 que:., “praticar sabotagem contra instalações militares, meios de comunicações, meios e as vias de transporte, estaleiros, portos, aeroportos, fábricas, usinas, barragem, depósitos e outras instalações congêneres. Pena: reclusão, de 3 a 10 anos. § 1º - Se do fato resulta:

- a) lesão corporal grave, a pena aumenta-se até a metade;
- b) dano, destruição ou neutralização de meios de defesa ou de segurança; paralisação, total ou parcial, de atividade ou serviços públicos reputados essenciais para a defesa, a segurança ou a economia do País, a pena aumenta-se até o dobro;
- c) morte, a pena aumenta-se até o triplo. As embarcações sempre foram meio de transporte importante, sabotar um navio é um ato que coloca vidas em perigo e também

avarias que resultam em prejuízos econômicos, para o armador e para o dono da carga, sem dizer nos danos que o porto pode sofrer em decorrência da conduta criminosa.

A Lei n. 7.643/87 proíbe a pesca ou qualquer forma de molestamento intencional de cetáceos em águas jurisdicionais brasileiras, os crimes associados com atividade marítima ou em águas territoriais, rios e lagos, são regulados e protegidos por normas que dizem respeito ao meio ambiente.

São duas as espécies de sanções impostas, uma restritiva de liberdade com previsão legal de reclusão de dois a cinco anos, outra que atinge o patrimônio do infrator de duas formas: pena de multa de 50 a 100 OTN e perda da propriedade da embarcação em caso de reincidência.

A Lei n. 7.643/87 proíbe a pesca quando for feita com explosivos ou substâncias que causem explosão em contato com a água. Também quando utilizada substância tóxica. A pena é de reclusão de três meses a um ano, sem prejuízo da responsabilidade civil, nos termos do parágrafo 1º, do artigo 14, da Lei 6.938/81, cuja legitimidade ativa para ação civil fica com o Ministério Público .

A Lei 9.605/98 define os crimes contra o meio ambiente, dentre eles destacam-se alguns que podem utilizar-se como instrumento a atividade de navegação. A pesca predatória ou o extrativismo de flora em águas territoriais estão proibidos e os infratores responderão pelos crimes previstos nesta Lei.

O artigo 54 desta Lei refere-se de modo geral a conduta que causar poluição, mas, o parágrafo 2º, apresenta algumas situações que podem estar relacionadas diretamente com a atividade de navegação, como alguém dificultar ou impedir o uso público das praias ou de ocorrer por lançamento de resíduos sólidos, líquidos ou gasosos, ou detritos, óleos ou substâncias oleosas, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou regulamentos.

A lei descrita estabelece apreensão do instrumento de infração administrativa ou de crime, sendo ele vendido, garantida sua descaracterização por meio de reciclagem. Em toda e qualquer atividade embarcada, ela pode estar sujeita à apreensão e, também, os utensílios a bordo, quando caracterizada a infração ou crime ambiental.

Outro aspecto relevante e relacionado com o direito penal é a atividade de polícia marítima, órgão de segurança pública subordinado ao Ministério da Justiça. A CRFB/88 dispõe no artigo 21, que compete à União:

“XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras”. Mais adiante, no art. 144, parágrafo 1º, III, a Constituição determina que a polícia marítima seja

integrante da carreira da polícia federal, assegurando a organização da segurança pública para preservar a ordem, incolumidade das pessoas e do patrimônio.

“O NEPOM - Núcleo Especial de Polícia Marítima - vai além do combate aos "atos de pirataria, atuando também na prevenção e repressão ao tráfico ilícito de entorpecentes, contrabando de armas, controle de imigração e crimes contra o meio ambiente” Lebre(2009, pg.4).

A atividade do NEPOM consiste no atendimento de qualquer chamado de emergência em plantão de 24 horas. Realiza operações programadas para coibir ações ilícitas em ilhas, embarcações ou litoral de nossa área de atuação e patrulhas rotineiras, diurnas e noturnas, marítimas e terrestres, para prevenir contra atos de intenção criminosa. Especialmente, conta com uma Equipe de Apoio dando suporte logístico, reforços às ações policiais e atividade de mergulho. Atuando também, com objetivo de prevenir e reprimir crimes cometidos a bordo de embarcações, principalmente “atos de pirataria” através do funcionamento de rotina e, em ação conjunta, de efetuar o apoio operacional (meio e pessoal treinado) “para as investigações das delegacias especializadas, em situações voltadas para o mar, como as que acontecem com crimes ambientais, imigração ilegal, contrabando e descaminho, tráfico ilícito de drogas e contrabando de armas” segundo Lebre (2009, pg 4).

No estado costeiro as responsabilidades jurídicas do Estado costeiro independentemente da bandeira da embarcação tem o direito de apurar e investigar crimes a bordo quando a infração criminal tiver consequências para o Estado costeiro; se a infração criminal for de tal natureza que possa perturbar a paz do país ou a ordem no mar territorial; se a assistência das autoridades tiver sido solicitada pelo capitão do navio ou pelo representante diplomático ou funcionário consular do Estado de bandeira; ou se essas medidas forem necessárias para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias entorpecente (LEBRE, 2009).

È de jurisdição federal os crimes de direito marítimo segundo a Constituição brasileira:

Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar: IX. Os crimes cometidos a bordo de navios ou aeronaves, ressalvada a competência da Justiça Militar.

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: § 1º A polícia federal(...) destina-se a: I – apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da

União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei; III – exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras.

1.3.3 O direito do trabalho marítimo.

Existem várias maneiras de uma pessoa trabalhar no ambiente de uma embarcação o marinheiro, o trabalhador embarcado pode escolher a sua atividade profissional de acordo com as embarcações, as embarcações pesqueiras, balsas, navios, etc, podendo desempenhar funções específicas, como mecânico, pescador, mestre, operador de rádio etc. Também pode exercer a carreira de Oficial da Marinha Mercante com nível de curso superior, ou optar por realizar funções básicas com a devida habilitação expedida pela Autoridade Marítima (LEBRE, 2009).

“O trabalhador marítimo é aquele que exerce atividade a bordo de embarcação classificada na navegação, estando sujeito às normas dos artigos 248 a 252, da Consolidação das Leis do Trabalho” Lebre (2009, pg. 4).

Segundo o art. 2º da Lei nº 9.537/98, o trabalhador marítimo é considerado um tripulante, com habilitação certificada pela Autoridade Marítima, para operar embarcações em caráter profissional.

Esta Lei interpreta como tripulante o “aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação” sendo que a estes se aplicará à legislação especial dos marítimos.

Segundo a Sentença Judicial PODER JUDICIÁRIO. JUSTIÇA DO TRABALHO. TRT DA 1ª REGIÃO. 64ª. VARA DO TRABALHO DO RIO DE JANEIRO – RJ. PROCESSO 00664-2005-064-01-00-5. verificam-se também quem não são trabalhadores marítimos:

“Estarão excluídos, portanto, da legislação especial, os passageiros (todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação) bem assim os profissionais não-tripulantes (todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo).”

Portanto, segundo a sentença, para fins jurídicos não são considerados marítimos os trabalhadores: em estaleiros ou oficinas de construção naval e nos portos.

Quanto a diferença entre o trabalhador portuário e o marítimo nos explica Lebre(2009, pg 4):

O trabalhador portuário não se confunde com o marítimo. Existe uma questão complexa envolvendo pessoas admitidas a bordo como vendedores ou como agentes de recreação, acreditamos que não são considerados tripulantes, não são empregados do armador, porém, eles ficam sujeitos ao comandante, dada a sua condição de passageiros da embarcação, então, eles não são considerados como trabalhadores marítimos.

A Consolidação das Leis do Trabalho garante regime especial de jornada de trabalho aos marítimos nos seus artigos 248 ao 251:

Art. 248 - Entre as horas 0 (zero) e 24 (vinte e quatro) de cada dia civil, o tripulante poderá ser conservado em seu posto durante 8 (oito) horas, quer de modo contínuo, quer de modo intermitente.

§ 1º - A exigência do serviço contínuo ou intermitente ficará a critério do comandante e, neste último caso, nunca por período menor que 1 (uma) hora.

Art. 250 - As horas de trabalho extraordinário serão compensadas, segundo a conveniência do serviço, por descanso em período equivalente no dia seguinte ou no subsequente dentro das do trabalho normal, ou no fim da viagem, ou pelo pagamento do salário correspondente.

Parágrafo único - As horas extraordinárias de trabalho são indivisíveis, computando-se a fração de hora como hora inteira.

Art. 251 - Em cada embarcação haverá um livro em que serão anotadas as horas extraordinárias de trabalho de cada tripulante, e outro, do qual constarão devidamente circunstanciadas, as transgressões dos mesmos tripulantes.

Parágrafo único - Os livros de que trata este artigo obedecerão a modelos organizados pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, serão escriturados em dia pelo comandante da embarcação e ficam sujeitos às formalidades instituídas para os livros de registro de empregados em geral.

E a referida legislação destaca no texto do seu artigo 252 a garantia de recurso ao marítimo nos casos de abuso do poder pelo comandante ou superior hierárquico, uma vez que a Marinha Mercante é caracterizada pela disciplina a bordo da embarcação, muito semelhante à carreira militar, embora seja uma profissão civil(LEBRE, 2009).

1.3.4 O direito empresarial marítimo

Na lógica empresarial como qualquer empresa a exploração do mar e das águas interiores é uma atividade particular, pública, ou de economia mista, que produz e oferece bens e/ou serviços, com o objetivo de atender à necessidade dos seres humanos e a navegação representa uma das mais antigas formas de lucratividade (LEBRE, 2009).

Portanto as atividades de navegação e exploração do mar podem ser consideradas fontes de economia como ressalta Lebre (2009, pg.4):

É um segmento da economia totalmente consolidado, cujo exemplo histórico mais marcante é conhecido como Mercantilismo, o termo foi criado pelo economista Adam Smith em 1776. Um dos meios mais importantes, entre o século XV e os finais do século XVIII, foi a navegação e o comércio marítimo atualmente, com uma frota tecnologicamente aprimorada com embarcações feitas de aço e com propulsão à motores potentes os navios petroleiros e outros supercargueiros navegam por todos os oceanos oferecendo pronta e rápida entrega de bilhões de toneladas de petróleo e de matérias primas e alimentos. São conhecidos como armadores os empresários que atuam neste ramo da economia.

As normas jurídicas e os tratados internacionais sobre a atividade empresarial marítima fazem parte da história dos ordenamentos jurídicos das civilizações em épocas longínquas. O direito marítimo ocupasse-se pelos Contratos e Formas de aquisição de um navio. Mas também cuida da Assistência e salvação no mar: sobre a obrigatoriedade da assistência e salvação e da remuneração por assistência e salvação; distinção entre assistência e salvação e contrato de reboque (LEBRE, 2009).

Sobre o abalroamento no mar e suas consequências jurídicas no direito marítimo, Lebre (2009) nos explica:

E questões relativas as Abalroamento no mar: criando definição e espécies de abalroamento; responsabilidade; legitimidade e competência e abalroamento por navio de guerra. As Avarias marítimas passam a ter uma classificação como avarias particulares ou simples; avarias grossas ou comuns; e a responsabilidade de repartição e regulação de avarias. Os contratos de seguro de mercadorias embarcadas e da própria embarcação também é um dos pontos de interesse nessa atividade empresarial.

O novo Código Civil entrou em vigor em janeiro de 2003, revogando expressamente o Código Civil de 1916 (Lei nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916) e a Parte Primeira do Código Comercial (Lei nº 556, de 25 de junho de 1850), que trata do Comércio em Geral, mas permanece a parte segunda - do comércio marítimo (LEBRE, 2009).

Porém a atitude do legislador brasileiro causa dúvidas sobre a inserção do comércio marítimo nas novas teorias societárias adotadas pelo Código Civil de 2002, a falta de

relevância dada na reforma codificadora à navegação parece que afastou o “velho” direito comercial do “novo” direito empresarial (LEBRE, 2009).

Para Lebre(2009, pg. 4) o que ocorre nesse distanciamento do legislador sobre as leis que regulam o direito marítimo é:

o esgotamento dos modelos nacionais no mundo globalizado atual, principalmente, no tocante às normas sobre o comércio marítimo internacional. Somando-se a isso uma histórica falta de investimentos numa navegação de cabotagem em águas nacionais resultou na pouca influência do direito marítimo e na sua regulamentação sobre a empresa nos dias atuais.

Também, a complexidade de tratados internacionais, alguns globais, outros por blocos (multilaterais) e os bilaterais (somente entre dois países), deixa claro, por exemplo, a pouca doutrina escrita em sede de direito marítimo, imperando neste ramo uma especialização total dos profissionais e uma pouca possibilidade de textos mais abrangentes, do ponto de vista acadêmico, e até uma falta de interesse nos currículos obrigatórios dos cursos de graduação em direito, verifica-se que poucas faculdades se importam em estudar a Segunda Parte do Código Comercial que, apesar de vigente, parece esquecida (LEBRE, 2009).

Segundo Lebre (2009, pg.4):

Existe uma complexidade quanto à legislação, quando os navios de passageiros tornaram-se hotéis, cassinos, *shopping centre* e não são mais apenas meio de locomoção entre as pessoas e os lugares, é um negócio de entretenimento, puro turismo de consumo imediato, sem a noção de navegação como meio de transporte.

O termo navio ou embarcação mercante abrange as embarcações destinadas ao comércio marítimo, fluvial ou lacustre, e ao transporte de carga e/ou de passageiro. Até mesmo esta definição clássica da doutrina parece não ter mais efeito em se tratando dos novos navios de cruzeiro (LEBRE, 2009).

Embora seja de extrema importância, há uma timidez teórica e legislativa entre os brasileiros na revisão do Código Comercial de 1850, na sua segunda parte vigente, de fato existe uma inadequação temporal, desde gramatical até cultural, portanto, aguarda-se por uma reforma urgente e mais condizente com o direito e a economia do Século XXI(LEBRE, 2009).

1.3.5 Os órgãos da autoridade marítima.

A autoridade Marítima no Brasil, remonta à época do Brasil colonial e permanece até hoje:

O Brasil tem um imenso território e, conseqüentemente, uma larga faixa de mar territorial no Oceano Atlântico, do extremo norte ao sul foi necessária estabelecer edificações relacionadas à soberania do Império de Portugal na Colônia, então, desde 1813, D. João VI o Príncipe Regente, havia criado as Divisões Navais nas costas do Brasil, citando ao norte o Maranhão subordinado à Divisão Naval do Norte e por outro lado, ao sul, Rio Grande, local onde surgiu uma idéia efetiva de criação das Capitânicas dos Portos, que inspirada na atuação dos Arsenais de Marinha e Administrações Navais, com características de defesa em casos de ataques e guerras, elas foram criadas na província do Rio Grande, durante a Revolução Farroupilha Lebre(2009, pg.5).

Assim, o Governo Imperial, através do Decreto de número 358, de 14 de agosto de 1845, criou a Capitania do Porto, em todas as Capitânicas que possuíssem porto. Já não era mais a defesa militar o único ponto de vista do Imperador, o aumento no movimento nos portos marítimos e fluviais era a questão crucial para a circulação de riquezas no Brasil e havia a necessidade de definir responsabilidades na área portuária, onde circulavam cada vez mais navios e outras embarcações menores (LEBRE, 2009).

A Marinha do Brasil é autoridade marítima segundo o Decreto nº 3.939, de 26.09.2001, que dispõe sobre a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e dá outras providências, fixando a pessoa de direito como Autoridade Marítima, nos seguintes termos:

(*)Art. 3º A CIRM, coordenada pelo Comandante da Marinha, designado Autoridade Marítima, será composta por um representante, titular ou suplente, de cada órgão a seguir indicado:

(*) Art. 3º, caput, com redação dada pelo Decreto nº 4.815, de 20.08.2003 - DOU de 21.08.2003.

O órgão das Forças Armadas, a Marinha do Brasil, por força de lei, exerce o poder naval, como função subsidiária exerce o poder marítimo, é a autoridade marítima brasileira, sendo representada por suas diretorias especializadas, a principal é a Diretoria de Portos e Costas (DPC) que conta com as Capitânicas dos Portos e respectivas Delegacias e Agências, atuantes nas principais vias navegáveis marítimas, lacustres e fluviais do Território Nacional (LEBRE, 2009).

Segundo Lebre (2009,pg.5) “o poder de fiscalização em segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção à poluição hídrica, as normas vigentes são reguladas por Portarias destes órgãos, onde estabelecem as diretrizes a serem cumpridas para o local sob sua competência”.

A Capitania dos Portos, são integrantes da Marinha do Brasil, tem sede nos Estados-membros da União, estão presentes em todo território nacional, e constitucionalmente pertencentes às Forças Armadas, subordinadas ao Ministério da Defesa e, em última instância, ao Presidente da República. No entanto, não somente militares atuam como agentes públicos nas tarefas decorrentes das competências das Capitâncias dos Portos, servidores públicos civis, do Ministério da Defesa, também, ao lado de militares da Marinha, desempenham funções importantes, como em perícias, laudos e vistorias, fazendo parte de um corpo técnico especializado (LEBRE 2009).

Em relação ao Tribunal Marítimo como autoridade marítima Lebre(2009, pg.5) sustenta que:

O Tribunal Marítimo, órgão autônomo e auxiliar do poder naval, que, evidentemente, por não ser órgão pertencente ao poder judiciário, via de regra, não exerce atividade jurisdicional propriamente dita e embora as suas decisões não se revistam de caráter jurisdicional típico garantem a imparcialidade e a neutralidade no processo administrativo, em sede de jurisdição administrativa, porém, ficando sempre as suas matérias julgadas sujeitas ao reexame pelo poder judiciário.

Atua na resolução de conflito em matéria de sua competência, investiga acidentes e fatos da navegação, mantém registro de propriedade e ônus que recaem sobre embarcações. Fundamenta-se este poder do Tribunal Marítimo como sendo uma espécie de jurisdição atípica para questões da Administração Pública, que envolve a Autoridade Marítima, ou seja, como sendo uma atividade pública específica sobre questões técnicas, disciplinares, organizacionais e de aplicação do direito marítimo.

Nos termos do artigo 10, da Lei n. 2.180/54, o Tribunal Marítimo tem jurisdição aos fatos e acidentes da navegação sob o aspecto da territorialidade e da extraterritorialidade, inclusive, com mais alcance que o próprio poder judiciário brasileiro, em razão de sua plena especialização nos seus julgamentos, contando com corpo de juízes com formação especializada avaliada em processo legal de escolha dos integrantes desse órgão judicante administrativo. O Tribunal Marítimo tem jurisdição em todo o território nacional, por lei é órgão autônomo, tem como principais atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação

marítima, fluvial e lacustre, bem como manter o registro da propriedade marítima (LEBRE, 2009).

Segundo o artigo art. 2º - O Tribunal Marítimo compor-se-á de sete juízes a saber:

a) um Presidente, Oficial-General do Corpo da Armada da ativa ou na inatividade; b) dois Juízes Militares, Oficiais de Marinha, na inatividade; e; c) quatro Juízes Cíveis.

§ 1º - O Presidente do Tribunal Marítimo, indicado pelo Ministro da Marinha dentre os Oficiais - Gerais do Corpo da Armada, da ativa ou na inatividade, será de livre nomeação do Presidente da República com mandato de dois anos, podendo ser reconduzido, respeitado, porém, os limites de idade estabelecidos para permanência no Serviço Público.

§ 2º - As nomeações dos Juízes Militares e Cíveis serão feitas pelo Presidente da República, mediante proposta do Ministro da Marinha e, atendidas as seguintes condições:

a) para Juízes Militares, Capitão-de-Mar-e-Guerra ou Capitão-de-Fragata da Ativa ou na inatividade, sendo um deles do Corpo da Armada e outro do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais, subespecializado em Máquinas ou Casco; b) para Juízes Cíveis:

1. dois bacharéis em Direito, de reconhecida idoneidade, com mais de cinco anos de prática forense e idade compreendida entre trinta e cinco e quarenta e oito anos, especializado um deles em Direito Marítimo e o outro em Direito Internacional Público;

2. um especialista em armação de navios e navegação comercial, de reconhecida idoneidade e competência, com idade compreendida entre trinta e cinco e quarenta e oito anos e com mais de cinco anos de exercício de cargo de direção em empresa de navegação marítima;

3. um Capitão-de-Longo-Curso da Marinha Mercante, de reconhecida idoneidade e competência, com idade compreendida entre trinta e cinco e quarenta e oito anos e com mais de cinco anos de efetivo comando em navios brasileiros de longo curso, sem punição decorrente de julgamento em tribunal hábil.

“Vale ressaltar que a recente ANTQ, Agência Nacional de Transporte Aquaviário, não exerce o poder marítimo e não integra a Autoridade Marítima, este órgão tem como objetivo regular a atividade econômica, no sentido da exploração industrial e comercial do transporte aquaviário” Lebre(2009, pg. 5).

O Brasil possui um direito administrativo muito eficaz, mas percebe-se uma lacuna no Código Comercial de 1850, são normas e leis desatualizadas como evidência Lebre(2009, pg. 5):”evidente que num cenário de desenvolvimento naval o Brasil encontra uma organização de direito administrativo marítimo muito eficaz”.

Já, não se pode dizer o mesmo das disposições em vigor do Código Comercial de 1850, porque, evidentemente superadas pelo tempo, as normas contidas precisam ser atualizadas pelo legislador, este que tem a obrigação de observar os textos de Convenções, Tratados e Acordos internacionais ratificados pelo Brasil, como membro e signatário (LEBRE, 2009).

2. ESPAÇO MARÍTIMO NO DIREITO MARÍTIMO

2.1 CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR DE 1982

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 é de grande importância para o Brasil e o direito marítimo (MUNIZ, 2009).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi concluída em Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Ela foi resultado de longa negociação entre os participantes na busca de consenso para solucionar as questões de direito do mar. Teve 130 votos a favor, 4 contrários e 17 abstenções.

Os votos contrários foram dos Estados Unidos, de Israel, da Venezuela e da Turquia. As abstenções foram da União Soviética, Polônia, Hungria, Tchecoslováquia, República Democrática Alemã, Bulgária, Ucrânia, Bielorrússia, Reino Unido, República Federal da Alemanha, Holanda, Itália, Grécia, Luxemburgo e Tailândia (FIORATI, 1997).

Ela é conhecida como a Lei do Mar, CNUDM, CNUDM III, Convenção de Montego Bay, III CONFDIMAR, CONVEMAR. Nos seus 320 artigos e 9 anexos foram codificados diversos assuntos: espaços marítimos, conservação e gestão dos recursos vivos do alto-mar, área, autoridade internacional dos fundos marinhos, proteção e preservação do meio marinho, investigação científica marinha, desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha, órgãos de solução de controvérsias, criação do Tribunal Internacional do Direito do Mar (MUNIZ, 2009).

Para Adherbal Meira Mattos (,2008. p. 127) “as normas da Convenção do Mar de 1982 predominam sobre as outras normas internacionais de direito do mar”.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 tem vocação universal e aceitação geral. O texto dela reúne conceitos dos costumes internacionais e de textos esparsos. A convenção “(...) representa uma consolidação genérica das regras atinentes ao direito do mar. Com ela surgiu um novo direito do mar.

Antes de entrar em vigor, foi aplicada de fato pela Corte Internacional de Justiça e pelos Estados, até mesmo pela Suprema Corte norte-americana, apesar de os Estados Unidos não terem ratificado a Convenção (MELLO, 1992).

No Brasil, foi ratificada no dia 22 de dezembro de 1988; aprovada pelo Decreto Legislativo nº 5, de 9 de novembro de 1987; e promulgada pelo Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995 (MUNIZ, 2009).

A Convenção do Mar de 1982 trouxe três consequências fundamentais para o Brasil: a) a Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993; b) o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), de 1988 e 1989;

c) o programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (REVIZEE), de 1994.

A legislação brasileira – Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e a Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993 – está em sintonia com a Convenção do Mar de 1982.

Em conclusão, não é necessário hesitar na afirmação de que a Convenção das Nações Unidas de 1982 é o mais importante instrumento internacional quanto ao direito do mar (MUNIZ, 2009).

2.2 ESPAÇOS MARÍTIMOS

O estudo dos espaços ou domínios marítimos é importante em diversos aspectos: para a definição dos limites da jurisdição dos Estados, pelo papel no equilíbrio do meio-ambiente, como fontes de riquezas econômicas, para o lazer e o turismo (MUNIZ, 2009).

O principal tratado internacional regulador dos espaços marítimos é a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. Ela estabelece, de forma precisa, os seguintes espaços marítimos: o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva, a plataforma continental, as ilhas e as águas arquipelágicas, os estreitos e os canais, o alto-mar, e os fundos marinhos.

2.2.1 Mar territorial

O mar territorial tem origem costumeira. Também é chamado de mar litoral, mar nacional e mar jurisdicional (MELLO, 2000).

“A Convenção do Mar de 1982 adotou a expressão mar territorial” (MUNIZ, 2009).

“Mar territorial é “(...) a zona marítima localizada entre as águas interiores e o alto-mar, sobre a qual o Estado exerce a sua soberania segundo Anjos e Gomes” (1992. p. 72.)

O mar territorial pertence à União. O Estado costeiro exerce soberania sobre o seu espaço aéreo, leito e subsolo. A largura máxima do mar territorial é de 12 milhas marítimas. A soberania do Estado costeiro no mar territorial sofre limitação pelo direito de passagem inocente assegurado aos navios de qualquer nacionalidade (MUNIZ, 2009).

2.2.2 Zona contígua

A zona contígua surgiu na Inglaterra, em 1718, com a promulgação do *British Hovering*. O principal motivo da elaboração desse espaço marítimo é econômico – controle aduaneiro e fiscal para evitar o contrabando (MUNIZ, 2009).

A extensão máxima da zona contígua é de 24 milhas marítimas. Nela, na zona contígua ao seu mar territorial, o Estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização no seu território ou mar territorial para evitar e reprimir infrações às suas leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 não estabelece o *status* jurídico da zona contígua. Para J. Haroldo dos Anjos e Carlos Rubens Caminha Gomes(1992. p. 75) “ela se encontra dentro do mar territorial”.

A zona contígua possui função administrativa e repressiva, na qual o Estado costeiro pode exercer medidas de fiscalização no seu território ou mar territorial.

A extensão máxima da zona econômica exclusiva são 200 milhas marítimas. Nela o Estado costeiro possui: a) direitos de soberania para a exploração, o aproveitamento, a conservação e a gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo e outras atividades visando à exploração e o aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos; b) jurisdição para a colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, para a investigação científica marinha e para a proteção e preservação do meio marinho (MUNIZ, 2009)

A extensão máxima da zona econômica exclusiva são 200 milhas marítimas. Nela o Estado costeiro possui: a) direitos de soberania para a exploração, o aproveitamento, a conservação e a gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo e outras atividades visando à exploração e o aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos; b) jurisdição para a colocação e utilização de ilhas artificiais,

instalações e estruturas, para a investigação científica marinha e para a proteção e preservação do meio marinho (MUNIZ, 2009)

A Convenção do Mar de 1982 adotou regime especial para a zona econômica exclusiva ela não faz parte do território do Estado costeiro (não é mar territorial) nem do alto-mar. “Na prática, a criação dessa zona conciliou os interesses de dois blocos de países: os com intenção de um mar territorial de 200 milhas e os que queriam maior liberdade de navegação segundo” SILVA (2000, p. 48).

Os recursos naturais da zona econômica exclusiva são bens da União. Eles “(...) tem relevância estratégica, sobretudo porque é nela que são encontrados os principais recursos pesqueiros (GONÇALVES, 2008).

A zona econômica exclusiva pode ter a extensão de até 200 milhas e o Estado costeiro não possui soberania sobre ela. Detém direitos de soberania e jurisdição, em determinados aspectos.

2.2.3 Ilhas e águas arquipelágicas

O conceito de Estado arquipélago e arquipélago estão no Artigo 46, *a*, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.

Estado arquipélago significa um Estado constituído totalmente por um ou vários arquipélagos, podendo incluir outras ilhas. Arquipélago está definido da seguinte forma:

Arquipélago significa um grupo de ilhas, incluindo partes de ilhas, as águas circunjacentes e outros elementos naturais, que estejam tão estreitamente relacionados entre si que essas ilhas, águas e outros elementos naturais formem intrinsecamente uma entidade geográfica, econômica e política ou que historicamente tenham sido considerados como tal.

A soberania do Estado arquipélago estende-se às águas encerradas pelas linhas de base arquipelágicas (águas arquipelágicas), ao espaço aéreo, leito e subsolo, e aos recursos nele existentes. Para MELLO, (1992 apud MUNIZ, 2009) o controle sobre a pesca é a grande vantagem para o Estado arquipélago, na adoção das águas arquipelágicas.

O Artigo 121, 1, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, também define ilha: Uma ilha é uma formação natural de terra, rodeada de água, que fica a descoberto no premar.

“Os Estados arquipélagos têm soberania nas suas águas arquipelágicas” (MUNIZ, 2009).

2.2.4 Estreitos e canais

Segundo (MUNIZ, 2009) a Convenção do Mar de 1982 faz menção aos estreitos e não aos canais. Mas isso não impede o destaque, neste item, dos dois espaços. Afinal, ambos comunicam os mares de dois ou mais Estados. A única diferença entre eles é a seguinte: os estreitos são corredores naturais, os canais são obra humana.

Assim aponta Mattos (2008. p. 28):

Ao contrário dos estreitos, que são vias naturais de comunicação entre dois mares, os canais são vias artificiais de comunicação entre dois mares, podendo se encontrar no território de apenas um Estado ou entre os territórios de dois ou mais Estados, com o fim de facilitar a navegação.

Segundo Muniz (2008) “estrito típico é aquele que interessa à navegação internacional”.

Os mais importantes estreitos internacionais são os de Bósforo e Dardanelos (acesso do mar Negro ao Mediterrâneo); Magalhães (extremo sul da América – liga o Atlântico ao Pacífico); Gibraltar (liga o Atlântico ao Mediterrâneo). Os canais de Corinto, Kiel, Suez e Panamá estão subordinados a regimes internacionais (servidões de passagem).

Os estreitos são vias naturais e os canais são vias artificiais que visam facilitar a navegação.

2.2.5 Alto-mar

A Convenção do Mar de 1982, no seu artigo o artigo 86, adota definição por exclusão para o alto-mar. Ele compreende todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago (MUNIZ, 2009).

O alto-mar é bem de uso comum (*res communis omnium*). Não é uma *res nullius*, como foi teorizado no século XVII. É ilegítima a pretensão de qualquer Estado de submeter qualquer parte do alto-mar à sua soberania (MUNIZ, 2009)

O alto-mar deve ser utilizado para fins pacíficos. Nele os Estados com ou sem litoral têm as seguintes liberdades: de navegação, de sobrevôo, de colocar cabos e dutos submarinos, de construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional, de pesca e de investigação científica.

Todos os Estados podem utilizar o alto-mar (bem de uso comum), desde que para fins pacíficos.

2.3 JURISDIÇÃO

No direito processual civil, jurisdição “(...) é atividade do juiz, quando aplica o direito, em processo regular, mediante a provocação de alguém que exerce o direito de ação na doutrina GRECO (2006 apud MUNIZ, 2009).

Esse conceito aplica-se ao direito interno, não cabe utilizá-lo para o direito marítimo, para o direito marítimo se usa num sentido geral, mais aplicável ao direito internacional (MUNIZ, 2009).

Assim, para o direito marítimo jurisdição significa o exercício exclusivo do Estado no seu território das competências legislativa, administrativa e jurisdicional.

Os navios, de acordo com a sua classificação e do espaço marítimo no qual trafeguem, estão sujeitos a uma das seguintes jurisdições: do Estado costeiro, do Estado de bandeira ou universal (MUNIZ, 2009).

Segundo Muniz (2009) na Convenção do Mar de 1982 o regime do alto-mar é o seguinte:

“O alto-mar é regido pela regra de não-interferência, em tempo de paz, isto é, o navio de um Estado não pode interferir na navegação de navio de outro Estado. No alto-mar (...) um navio só se encontra submetido à jurisdição do Estado cuja bandeira ele arvora. A bandeira do navio é o critério empregado para se regulamentar a utilização do alto-mar”

Essa imunidade de jurisdição dos navios públicos engloba a esfera civil (arresto, seqüestro e detenção) e a penal. A imunidade é igual para os navios de guerra e para os públicos civis, exceto na concessão de asilo diplomático a perseguidos políticos. Somente aos navios de guerra é permitida a concessão de asilo. A Convenção do Mar de 1982 adotou o princípio da jurisdição do Estado de bandeira. Por conseguinte, a jurisdição penal sobre os navios privados (mercantis ou de Estado utilizados para fins comerciais) no alto-mar só pode ser exercida pelo Estado de bandeira do navio (MUNIZ, 2009).

Entretanto, o princípio da jurisdição do Estado de bandeira no alto-mar não é absoluto. Comporta duas exceções: o direito de visita e o direito de perseguição.

O direito de visita e o direito de perseguição (*hot pursuit*) só podem ser efetuados por navios de guerra. O primeiro, quando existem motivos razoáveis para suspeitar das seguintes condutas do navio: a) é pirata; b) faz tráfico de escravos; c) efetua transmissões não autorizadas; d) não tem nacionalidade; e) tem a mesma nacionalidade do navio de guerra, mas arvorar bandeira estrangeira ou se recusa a içar a sua bandeira. O segundo, quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos. O início da perseguição deve ser nas águas territoriais do Estado costeiro e só pode continuar fora dela se não houver interrupção (MUNIZ, 2009).

A Convenção do Mar de 1982 nada diz em relação à jurisdição dos navios públicos em mar territorial de outro Estado. Apenas exige que os navios de guerra cumpram as leis e regulamentos do Estado costeiro relativos à passagem inocente. No caso de descumprimento, o Estado costeiro pode exigir a saída imediata do navio de guerra.

Segundo Muniz(2009) Apesar da falta de norma expressa a respeito, pode-se dizer que os navios públicos conservam seus privilégios e imunidades em mar territorial estrangeiro:

“Se o navio de guerra goza de imunidades nas águas interiores (onde o Estado costeiro tem soberania mais completa), com muito mais razão e pelo mesmo fundamento ele as possui no mar territorial.”(MUNIZ, 2009)

O Estado costeiro, no seu mar territorial, exerce jurisdição civil e criminal em relação aos navios privados estrangeiros. No Brasil, a competência para julgar os crimes cometidos a bordo de navios, salvo os crimes militares, é da Justiça Federal.

A Convenção do Mar de 1982 não permite ao Estado costeiro exercer jurisdição penal sobre navios estrangeiros quando estes realizam passagem inofensiva no mar territorial daquele. Permite, excepcionalmente, e desde que haja notificação do representante

diplomático ou do funcionário consular do Estado de bandeira, em quatro casos: a) a infração criminal tiver conseqüências para o Estado costeiro; b) a infração criminal perturbar a paz ou a ordem do país; c) o capitão do navio, o representante diplomático ou o funcionário consular do Estado de bandeira solicitar a assistência das autoridades locais; d) forem necessárias medidas para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas (MUNIZ, 2009).

A passagem é inofensiva quando não prejudica a paz, a boa ordem ou a segurança do Estado costeiro. Ela deve ser contínua e rápida. O direito de passagem inocente “(...) cria uma situação intermediária entre a liberdade de navegação, princípio válido em alto-mar, e a jurisdição territorial plena”(MUNIZ, 2009).

Segundo Muniz (2009), o Estado costeiro pode apresar e realizar investigações a bordo de navio estrangeiro (privado) que passe pelo seu mar territorial procedente de águas interiores, pois nestas inexiste direito de passagem inocente. O Estado costeiro tem soberania absoluta nesse espaço marítimo. Águas interiores são:

“(...) as baías, os golfos, as águas sobre as quais se encontram as instalações portuárias permanentes, a foz em delta dos rios, e as águas encerradas pelas linhas de base delimitadoras de águas arquipélagas.”

A Convenção do Mar de 1982 também faz referência, nos artigos 37 a 44, à passagem em trânsito. Sua definição está disposta no parágrafo 2º do artigo 38:

Passagem em trânsito’ significa o exercício, de conformidade com a presente parte, da liberdade de navegação e sobrevôo exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido pelo estreito entre uma parte do alto-mar ou de uma zona econômica exclusiva e uma outra parte do alto-mar ou uma zona econômica exclusiva. “Contudo, a exigência de trânsito contínuo e rápido não impede a passagem pelo estreito para entrar no território do Estado ribeirinho ou dele sair ou a ele regressar sujeito às condições que regem a entrada no território desse Estado.”

As duas principais diferenças entre a passagem em trânsito e a passagem inocente são as seguintes: esta diz respeito somente aos navios e tem lugar no mar territorial; aquela, aos navios e as aeronaves, sendo aplicável nos estreitos e canais (MELLO, 1992)

Na zona contígua e na zona econômica exclusiva os navios públicos conservam sua imunidade de jurisdição. Já os navios privados estrangeiros – na zona contígua – estão submetidos aos regulamentos sanitários, fiscais, tributários e de imigração do Estado costeiro; na zona econômica exclusiva, estão submetidos à jurisdição do Estado de bandeira. Porém o

Estado costeiro, caso seus direitos na zona econômica sejam desrespeitados, poderá deter os navios privados (FIORATI, 1999)

No que diz respeito a pirataria segundo o artigo 105 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. O navio pirata, no alto-mar, está sujeito à jurisdição universal. Qualquer Estado pode apresá-lo, bem como prender as pessoas e apreender os bens encontrados a bordo dele. O julgamento do caso cabe ao Estado que efetuou o apresamento.

No artigo 103 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, navio pirata é aquele utilizado para o cometimento de qualquer ato de pirataria. O apresamento por pirataria só pode ser efetuado (a) pelos navios de guerra ou (b) pelos navios a serviço de um governo e autorizados para essa tarefa.

Já no artigo Artigo 101 e alíneas, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 discorre:

“(...) a) Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: i) Um navio ou uma aeronave em alto-mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; b) Todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; c) Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a ou b.

3. NAVIOS

3.1 CONCEITOS DE NAVIOS

O conceito de navio no âmbito jurídico, não possui uma definição única, existem varias definições na doutrina e nos textos da lei, porém para que haja uma efetiva atividade dos meios de navegação, é preciso que o navio como elemento técnico da navegação, tenha conceitos precisos como sustenta (MARTINS, 2014)

O navio é juridicamente considerado uma coisa. Porém, respeitados estudiosos do assunto, comparou-o a uma pessoa, mostrando que, ainda em concepção, no estaleiro, já possui existência real, além de ser reconhecido por um nome, gozar de uma nacionalidade e fixar-se com um domicílio. Navio deriva do latim *navigium*, e, originariamente, designava toda construção apta a percorrer quaisquer águas. Na sua concepção mais ampla, navio deve ser toda construção destinada a percorrer mares, lagos ou rios, transportando, para qualquer fim, pessoas ou coisas. Nessas condições, para a conceituação de navio pouco importa a sua forma de construção, isto é, qualquer que seja o tamanho ou meio de propulsão (MARTINS, 2014).

Originariamente, no Direito romano, o conceito de navio intitulava toda construção apta a navegar quaisquer águas. A noção ampla de navio é ainda propagada pelo Digesto, que amplia o conceito à construção destinada navegar quaisquer águas, quer dos mares quer dos rios, ao transportar pessoas ou coisas (MARTINS, 2014).

Essa abrangência, amparada no Digesto, decorria do fato de o direito marítimo regular também, com poucas e expressas variantes, as embarcações que serviam para a navegação dos portos, dos rios, dos lagos e dos canais. Na esteira da amplitude do conceito, o Código da Navegação italiano, art. 136, adota o conceito amplo de navio e normatiza que é qualquer construção destinada ao transporte por água, mesmo com fins de reboque, pesca, desporte ou quaisquer outros (MARTINS, 2014).

No Direito espanhol, o Regulamento dei Registro Mercantil, de 1956, assimila, em efeito, que se reputarão navios não somente as embarcações destinadas à navegação mas também qualquer outra embarcação ou aparato flutuante destinado ou que possa se destinar a serviço da indústria ou comércio marítimo ou fluvial (MARTINS, 2014).

Os autores e estudiosos da doutrina nos colocam que definir o conceito de navio não é tarefa fácil, é preciso um estudo aprofundado sobre o assunto. Segundo afirma MELLO (1992 p. 936), “Não é fácil definirmos navio e mesmo as convenções internacionais, como as de Genebra, têm evitado entrar no assunto.”

Segundo (MUNIZ 2009), O Artigo 2º, 2, *a e b*, da Convenção Internacional relativa à intervenção em alto-mar em casos de acidentes com poluição por óleo, realizada em Bruxelas (1969) que foi promulgada pelo Decreto nº 6.478, de 9 de junho de 2008. Esse decreto promulgou, também, o Protocolo relativo à intervenção em alto-mar em casos de poluição por substâncias outras que não óleo, feito em Londres, em 2 de novembro de 1973, e define :

Navio é:

“(a) toda embarcação marítima de qualquer tipo, e (b) todo engenho flutuante, à exceção de instalações ou outros dispositivos utilizados para exploração do fundo dos mares, dos oceanos e seus subsolos ou aproveitamento de seus recursos.”

Definindo navio ou embarcação, estão em vigor as seguintes leis brasileiras: a) Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954; b) Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991; c) Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; d) Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997; e) Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000. Somente a última reza o conceito de navio, as demais de embarcação.

A Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Ela assim conceitua embarcação:

“Considera-se embarcação mercante toda construção utilizada como meio de transporte por água, e destinada à indústria da navegação, quaisquer que sejam as suas características e lugar de tráfego.”

Dispõe a Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, sobre o seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga e dá outras providências. Segundo a lei, “(...) consideram-se embarcações os veículos destinados ao tráfego marítimo, fluvial ou lacustre, dotados ou não de propulsão própria. ”

Segundo a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, é “embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira”.

Já a lei sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional (LESTA)18 – Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 consta:

“Embarcação – qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na de dezembro de 1991; c) Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; d) Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997; e) Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000. Somente a última reza o conceito de navio, as demais de embarcação .

A Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Assim conceitua embarcação:

“Considera-se embarcação mercante toda construção utilizada como meio de transporte por água, e destinada à indústria da navegação, quaisquer que sejam as suas características e lugar de tráfego.”

Dispõe a Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, sobre o seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga e dá outras providências. Segundo ela, “(...) consideram-se embarcações os veículos destinados ao tráfego marítimo, fluvial ou lacustre, dotados ou não de propulsão própria.”

Segundo a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, é “embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira. ”.

Deduz-se, igualmente com base nos conceitos legais e doutrinários *supra*, que: a) embarcação é o gênero do qual o navio é espécie; b) toda a embarcação é um navio, mas nem todo o navio é uma embarcação segundo, Muniz (2009 pg. 21).

Segundo Rezek (1991. p. 304): “Pode-se definir o *navio* como todo engenho flutuante dotado de alguma forma de autopropulsão, organizado e guarnecido segundo sua finalidade”.

Na afirmação de Gibertoni (2005. p. 47-48) “(...) navio é toda embarcação destinada à navegação marítima, fluvial ou lacustre, dotada ou não de propulsão própria, mas que realize o percurso sobre as águas, transportando para qualquer fim, pessoas ou coisas”.

Já para Castro (2007. p. 50) o conceito de navio seria:

“Espécie do gênero embarcação, construção flutuante de natureza móvel, destinada a uma navegação que habitualmente o submete aos riscos do mar, sendo necessário que tenha

robustez para enfrentar as fortunas das viagens marítimas, personalidade, nacionalidade e nome.”

A partir dos conceitos legais e doutrinários analisados é possível caracterizar dois elementos indispensáveis a qualquer navio: a navegabilidade e a flutuabilidade.

Navegabilidade e flutuabilidade são requisitos indispensáveis para se conceituar um navio. caso falte um deles, o navio não é considerado como tal segundo nos explica Martins(2014) que o navio naufragado não tem mais o conceito de navio, passa a ser considerado coisa.

3.1.1 Flutuabilidade

Na concepção de navio, a navegabilidade e a flutuabilidade destacam-se como elementos constitutivos intrínsecos. Efetivamente, se o navio é uma embarcação destinada ao transporte de pessoas ou mercadorias por vias marítimas, fluviais e lacustres, a própria destinação e função do bem enseja flutuabilidade e navegabilidade (MARTINS, 2014).

A flutuabilidade é a condição para que o navio seja um corpo flutuante que possua, o aspecto de embarcação destinada ao transporte em vias navegáveis. A navegabilidade viabiliza condições de navegação, retratada na capacidade de deslocar-se sobre a água. A flutuabilidade é um pressuposto de navegabilidade e, conseqüentemente, da própria aptidão do navio no exercício da atividade de transporte(MARTINS, 20014).

Navio que não apresenta condições de flutuabilidade não apresenta, por conseguinte, condições de navegabilidade. Navio que não flutua, conseqüentemente não navega, e assim não poderá ser considerado, na acepção técnica e jurídica, um navio. Será, por conseguinte, relegado à condição de coisa e como tal será tratada na esfera do direito comum (MARTINS, 2014).

Em conformidade com tais elementos, não seria juridicamente considerada navio a construção que não atendesse, concomitantemente, aos requisitos de flutuabilidade e de condições de navegabilidade.

A flutuabilidade não é o único aspecto que caracteriza a navegabilidade. Existem outros elementos que poderão afetar a navegabilidade sem, contudo, estarem atrelados à

flutuabilidade. O navio poderá atender ao requisito flutuabilidade, mas não atender a navegabilidade (MARTINS, 2014).

3. 1.2 Navegabilidade

Segundo (MARTINS, 2014) O conceito e a abrangência da navegabilidade do navio é complexa e con-traditória na doutrina e na jurisprudência a expressão navegabilidade é tanto utilizada na hipótese de o navio estar em estado de navegabilidade, como estar adequado à utilização que dele se pretende no fretamento ou transporte. No sentido amplo, a navegabilidade compreende a navegabilidade técnica, absoluta e operativa. Evidencia-se, portanto, que a navegabilidade nesta ótica necessariamente implica que: projeto, estrutura, equipamentos e condição do navio estejam aptos a exercer, com eficiência, a expedição marítima, afrontando, conseqüentemente, os perigos ordinários da viagem (navegabilidade técnica);

O navio deve ter capacidade para transportar a carga (*cargoworthiness* ou navegabilidade funcional); disponha da documentação legal necessária e de tripulação competente que lhe permita entrar e sair dos portos sem riscos de atrasos (navegabilidade operativa) (MARTINS, 2014).

A navegabilidade técnica exige que o navio esteja em boas condições de casco e maquinário e conserve a estabilidade suficiente para enfrentar os perigos normais da atividade no mar. A navegabilidade compreende condições de navegação por meios próprios, retratada na capacidade de trasladar-se sobre este ser o seu destino. Esse conceito abrange a flutuabilidade, pois é evidente que navio que não flutua conseqüentemente não navega.

A navegabilidade funcional exige que o navio esteja em condições de receber e transportar a carga estipulada em contrato do porto de saída até o porto de destino.

Portanto, a expressão navegabilidade é tanto utilizada na hipótese de o navio estar em estado de navegabilidade técnica, como estar adequado à utilização que dele se pretende no fretamento ou transporte (MARTINS, 2014).

3.2 NATUREZA JURÍDICA

Gomes e Anjos (1992. p. 34.) destacam que; “a natureza jurídica do navio é extremamente relevante para o direito marítimo e a navegação. Ao estudá-la, busca-se o significado do navio para a ciência jurídica. ”

Lacerda (1984, p. 53) aponta que:

na Idade Média o navio foi considerado bem imóvel. Isso ocorreu por que os interesses da sociedade daquela época (navio possibilitava aos povos o comércio e o abastecimento de produtos vindos de longe) geraram proteção estrita sobre os navios e ‘para aumentar o crédito dos senhores feudais .

No contexto da natureza jurídica do navio, são abordados dois aspectos, se é bem móvel ou móvel especial (*sui generis*); segundo, sua qualidade de bem indivisível (*res conexa*).

O navio, pela sua própria função, destinação econômica e estrutura, não pode ser considerado um bem imóvel. No conceito de navio, encontram-se intrínsecos os elementos fluatibilidade e navegabilidade. Destarte, o navio flutua e transporta-se de um lugar para outro, indicando todos os caracteres das coisas móveis. Não obstante o navio configurar um bem móvel, sujeita-se, todavia, a algumas regras jurídicas dos bens imóveis, o que denota sua natureza jurídica de bem móvel *sui generis*, de natureza especial. Destarte, o navio, pelo direito positivo e pela doutrina quase unânime, é coisa móvel, embora se lhe apliquem normas relativas a imóveis quanto à hipoteca naval, aquisição por escritura pública estão previstos nos artigos 1.473, VI, e parágrafo único do Código Civil; e 468, 477, 531, 564 e 773 do Código Comercial. (MARTINS, 2014).

No cenário jurídico, em determinadas circunstâncias expressamente amparadas por lei, o navio adquire as características de um bem imóvel, essencialmente no que tange à hipótese de hipoteca naval e aos trâmites relativos a registro e transferência de propriedade do navio e a venda judicial. Infere-se, todavia, com a semelhança dos navios aos imóveis é sempre expressamente indicada em lei (MARTINS, 2014).

Embora bem móvel, se sujeita o navio, em alguns casos, ao regime dos imóveis. Assim, a prova da sua propriedade só se faz mediante documento escrito, devidamente transcrito no registro marítimo, não se podendo transferi-la a outrem pela simples tradição manual. Além disso, é o navio suscetível de ser hipotecado, o que contraria sobremodo o

regime dos bens móveis. Contudo a semelhança dos navios aos imóveis é sempre expressamente indicada em Lei (MARTINS, 2014).

O Decreto nº 15.788 de 08.11.1922, no seu art. 3º (referente à hipoteca naval) considera navio como sendo toda construção náutica destinada à navegação de longo curso, de grande ou pequena cabotagem, apropriada ao transporte marítimo e fluvial.

Os navios são bens de natureza completamente excepcional, pois são regidos ora por regras dos bens móveis, ora dos imóveis.

No mesmo sentido, ou seja, considerando o navio bem móvel especial afirma Gibertoni (2005. p. 48.) “(...) em determinadas situações, o navio, apesar de coisa móvel, precisa estar subordinado ao regime dos bens imóveis, devido ao seu elevado valor e os recursos que são movimentados pela atividade marítima”

Como nos explica (MUNIZ, 2009) “esse posicionamento é minoritário”. Pela definição de bens móveis dada pela lei brasileira percebe-se o acerto da posição dominante o navio é bem móvel e não bem móvel especial.

O artigo 82 do Código Civil define bens móveis: “São móveis os bens suscetíveis de movimento próprio, ou de remoção por força alheia, sem alteração da substância ou da destinação econômico-social”.

“O navio está sujeito ao regime dos bens imóveis somente por expressa determinação legal. Juridicamente ele é um bem móvel.” (GOMES 1992. p. 34 e 36).

O navio adquire a qualidade de *rex conexa* somente após o preenchimento de dois requisitos: a) construção acabada; b) aptidão para o transporte marítimo, fluvial ou lacustre. Antes disso, o navio não é considerado como tal; juridicamente não existe. Por exemplo: navio naufragado e navio com construção inacabada não são considerados navios(MUNIZ, 2009).

“Um navio em construção, inacabado, não pode ser considerado navio na verdadeira acepção. “Navio é uma unidade ou coisa jurídica personalizada”. MARTINS, (2008. Apud MUNIZ 2009).

Em algumas hipóteses, expressamente previstas em lei, o navio é assemelhado aos bens imóveis. Mas essa equiparação não altera a sua natureza jurídica: os navios mantêm a característica de bens móveis. Outra qualidade relativa à natureza jurídica do navio é o fato

dele configurar um todo indivisível composto de várias partes e de diversos acessórios (*res conexa*) (MUNIZ, 2009).

3.3 CLASSIFICAÇÃO

O Código usa indiferentemente das expressões embarcação e navio. Porém, alguns autores, pretendem distingui-las como sendo embarcação toda a construção destinada a correr sobre a água, reservando a palavra navio para embarcação utilizada na indústria da navegação. Para outros, reconhecendo não haver na Lei distinção clara, dizem que, geralmente, embarcação é a designação dada aos meios de transporte de pequena tonelagem, empregados no interior dos portos. Vê-se assim, quão incerta é a diferenciação, uma vez que o código não a esclareceu.

O Regulamento para O Tráfego Marítimo (RTM) adotou como critério a orientação que conceituou embarcação como toda construção, suscetível de se locomover n'água, quaisquer que sejam seus característicos. Classificando as embarcações, o RTM incluiu certos corpos flutuantes que devem ser excluídos da noção de navio (dragas, guindastes, etc..)

A interpretação dada pelo Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM) parece razoável, pois assim se saberá quando se devam aplicar as normas do direito marítimo, estendendo a todas as embarcações que se enquadrem no conceito verdadeiro de navio acima formulado. Todavia, a distinção enunciada no Regulamento para Tráfego Marítimo (RTM) apenas interessa ao direito administrativo, razão pela qual no presente curso usar-se-á o sistema do Código Comercial, com o emprego indiferente dos dois vocábulos (navio ou embarcação).

É muito importante estabelecer a classificação dos navios, pois por ela será possível saber sob qual jurisdição o navio se submete. Para Mello (1992. p. 937) “a classificação dos navios apresenta uma grande importância para o nosso estudo, porque o regime jurídico do navio em águas territoriais estrangeiras e no alto-mar vai depender da categoria a que o navio pertencer”.

Na classificação dos navios são utilizados os critérios mais relevantes – finalidade de lucro e natureza do serviço prestado pelo navio.

Esse critério está disposto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica 1982.

Esta lei divide os navios em quatro categorias: navios de guerra, navios de Estado utilizados para fins não- comerciais, navios de Estado utilizados para fins comerciais e navios mercantes.

As duas primeiras classes estão na parte 2, seção 3, subseção C – “Normas aplicáveis a navios de guerra e a outros navios de Estado utilizados para fins não comerciais”; as duas últimas, na subseção B da seção 3 da parte 2 – “Normas aplicáveis a navios mercantis e navios de Estado utilizados para fins comerciais (MUNIZ ,2009).

De acordo com a natureza do serviço prestado os navios classificam-se em (a) navios públicos ou de Estado e (b) privados ou mercantes. Aqueles se subdividem em (a1) navios públicos de guerra ou militares e (a2) públicos civis.

Segundo ressalta Mello (2001, p. 214) “Os navios públicos civis são aqueles que executam um serviço público de natureza civil, por exemplo: os navios alfandegários, os navios-faróis, os navios de saúde e os navios que transportam Chefes de Estado”.

No lugar do termo amplo “serviço público de natureza civil” a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 adota “navios de “Estado utilizados para fins não comerciais. Estes abrangem os navios de propriedade do Estado e os fretados ou requisitados por ele” (. MELLO 2001. p. 214)

“Fim não comercial significa inexistência de finalidade de lucro. Assim, são considerados navios de Estado utilizados para fins não comerciais os navios públicos (civis e militares) destinados a serviços sem fins lucrativos” (FIORATI, 1999. p. 219).

Quando o navio público tem finalidade lucrativa, ou seja, é empregado numa atividade comercial (por exemplo, transporte de mercadorias ou passageiros) é considerado navio privado. (GOMES 1992, pg 36).

A Convenção Internacional para a unificação de certas regras concernentes às imunidades dos navios de Estado, firmada em Bruxelas, em 1926, equipara os navios públicos usados no tráfego comercial aos navios particulares.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 define os navios de guerra no artigo 29:

“Artigo 29 – Definição de navios de guerra”

“Para efeitos da presente Convenção, ‘navio de guerra’ significa qualquer navio pertencente às forças armadas de um Estado, que ostente sinais exteriores próprios de navios de guerra da sua nacionalidade, sob o comando de um oficial devidamente designado pelo Estado cujo nome figure na correspondente lista de oficiais ou seu equivalente e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar.”

O conceito de navio privado é encontrado na doutrina, pois não está expresso na Convenção do Mar de 1982 (e em nenhum outro tratado internacional. os navios privados são aqueles que se dedicam ao comércio ou a um serviço de natureza privada, podendo ter como proprietário o Estado, uma empresa estatal ou uma empresa privada Fiorati(1999. p. 219).

.Os navios privados podem ser subdivididos em especiais e de lazer. Navios especiais são os empregados em serviços especializados (navios para lançamentos de cabos submarinos, de salvamento, rebocadores, dragas, quebra-gelos). Navios de lazer são os navios de cruzeiro e os de regata. Gomes (1992, P. 42.)

Antigamente, discutia-se se os navios postais eram públicos ou privados. Essa discussão ocorria por que alguns Estados (Inglaterra e Itália) subvencionavam as tarifas postais para as companhias particulares executarem o serviço postal. Em troca dessa subvenção esses navios eram colocados à disposição desses governos em tempo de guerra Mesmo na guerra eles são considerados navios privados. (MELLO , 2001)

Atualmente, o critério utilizado para a classificação dos navios é o da natureza do serviço prestado. Segundo essa classificação, os navios podem ser públicos (navios de guerra ou públicos civis) ou mercantes.

3.4 NACIONALIDADE

A nacionalidade é a característica mais importante do navio. Ela é relevante por cinco motivos: proteção: o navio será protegido por seu Estado nacional, e, desse modo, poderá pedir ajuda a sua respectiva representação diplomática ou consular; b) aplicação dos tratados: todas as convenções concluídas pelo Estado nacional do navio lhe são aplicáveis; c) jurisdição: a qualidade da embarcação determina a lei aplicável; d) vigilância: o Estado

nacional do navio os vigia; e) favores particulares: o Estado nacional do navio lhe concede certos favores (os mais importantes e tradicionais são a navegação interior, a navegação de cabotagem, a pesca e a reserva de carga (MUNIZ, 2009).

“Todo o navio deve, obrigatoriamente, possuir uma nacionalidade” Lacerda (1984. p. 57).

Segundo Seitenfus, Ventura (2003. p. 117) “Perante o direito internacional os navios desprovidos de registro navios fantasmas – são considerados navios sem nacionalidade”.

Os navios podem possuir somente uma nacionalidade. Caso contrário, serão considerados navios apátridas – sem nacionalidade. Assim determina a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982:

“ARTIGO 92 – Estatuto dos navios”

“1. Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto-mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro.”

“2. Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências, não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade.”

Para os navios, a nacionalidade tem sentido impróprio. Significa dependência a certo regime jurídico. Os navios não são pessoas, são coisas. Sendo assim, inexistente vínculo político entre o Estado e o navio (SANTOS, 1986).

Segundo (MUNIZ, 2009):

A nacionalidade do navio cria uma relação de sujeição do bem com a soberania do Estado. O navio submete-se a determinado ordenamento jurídico, desde que cumpridos os requisitos neste estabelecidos. A afirmação de que o navio tem nacionalidade é uma *fiction iuris* com séculos de tradição *iusmaritimista*. Como consequência da atribuição de nacionalidade os navios passam a ter uma série de direitos e obrigações

O principal objetivo da atribuição de nacionalidade ao navio é submetê-lo à jurisdição de algum Estado. São três os critérios para a aquisição de nacionalidade pelo navio: a) o da construção; b) o da nacionalidade do proprietário; c) o da composição da tripulação (tripulação) (MUNIZ, 2009).

Segundo os artigos da os artigos 3º, I; e 4º, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, o Brasil adota o critério misto, estabelecendo os seguintes requisitos para os navios arvorarem a bandeira brasileira: a) proprietário residente ou domiciliado no país ou empresa brasileira; b) comandante e chefe de máquinas brasileiro; c) no mínimo, dois terços dos tripulantes brasileiros.

A nacionalidade dos navios apresenta dois aspectos: o de direito interno e o de direito internacional. Conforme o primeiro é atribuição de cada Estado estabelecer os pressupostos para a aquisição da sua nacionalidade. O segundo, atinente ao direito internacional, vincula os navios ao Estado da bandeira (MUNIZ, 2009).

Esses dois aspectos estão contidos no artigo 91, parágrafos 1º e 2º, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. Esse artigo tem a seguinte redação:

“Artigo 91 – Nacionalidade dos navios

“1. Todo o Estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cujas bandeiras estejam autorizadas a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio’.

2. Todo o Estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes”.

Para obter nacionalidade, o navio precisa ser registrado em algum Estado. É o registro que determina a nacionalidade do navio. Só após o registro da embarcação, estará esta habilitada a arvorar o pavilhão do Estado de registro. O registro também confere validade, segurança e publicidade à propriedade de embarcações (MUNIZ, 2009).

O parágrafo único do artigo 3º e o artigo 5º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988. Que dispõe sobre o registro da propriedade marítima e dá outras providências, coloca que no Brasil, para as embarcações com arqueação bruta superior a cem toneladas, é obrigatório o registro da propriedade no Tribunal Marítimo. Entrega-se ao proprietário da embarcação a Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Este – Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM), documento de bordo obrigatório – prova a nacionalidade do navio.

O símbolo ou sinal externo do registro da nacionalidade é a bandeira ou pavilhão arvorado pelo navio. Presume-se que o navio possui a nacionalidade do Estado cuja bandeira ostenta. Mas essa presunção não é absoluta, pois a nacionalidade também é provada pelos papéis ou documentos de bordo. São exemplos destes documentos o certificado de nacionalidade, o diário de bordo, o rol de equipagem. Neles estão contidos nomes, endereços, funções da equipe marítima (MUNIZ, 2009).

Quando o navio perde a nacionalidade de determinado país, conseqüentemente perde o direito de ostentar o pavilhão deste. Os Estados permitem a mudança de nacionalidade (desnacionalização). Destarte, a aquisição de nova nacionalidade acarreta a perda da anterior. A nacionalidade é importante para determinar sob qual jurisdição o navio está sujeito. Cada navio possui somente uma nacionalidade, conseqüentemente, está autorizado a arvorar uma só bandeira (MUNIZ, 2009).

4. FORMAS DERIVADAS DE AQUISIÇÃO DE PROPRIEDADE DE NAVIO PELO DIREITO MARITIMO

4.1 DIREITO DE PROPRIEDADE

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, estabelece em seu artigo 5º, inciso XXII, ser garantido o direito de propriedade.

A propriedade é o direito real por excelência, por abranger a coisa em todos os seus aspectos, sujeitando-a totalmente ao seu titular. É a plenitude do direito sobre a coisa, composta pela unicidade de poderes interligados.

O direito de propriedade constitui normas sobre os bens corpóreos (coisas móveis, imóveis ou semoventes) e a propriedade artística, literária e científica. Assim, tanto as coisas corpóreas quanto as incorpóreas podem ser objeto de posse e propriedade.

O art. 1.228 do Código Civil também discorre sobre o direito de propriedade mas não oferece uma definição de propriedade, o texto enuncia os poderes do proprietário: “O proprietário tem a faculdade de usar, gozar e dispor da coisa, e o direito de reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua ou detenha” (Brito, 2014).

Diniz (2002, p. 119) cita alguns quesitos elementares sobre os fundamentos jurídicos de propriedade:

“a)- Conceito: Direito de Propriedade é o direito quem a pessoa física ou jurídica tem, dentro dos limites normativos, de usar, gozar e dispor de um bem, corpóreo ou incorpóreo, bem como de reivindicá-lo de quem injustamente o detenha;

b)- Elementos Constitutivos: Jus utendi é o direito de tirar do bem todos os serviços que ele pode prestar, sem que haja alteração em sua substância; Jus abutendi ou disponendi é o direito de dispor da coisa ou de poder aliená-lo a título oneroso ou gratuito, abrangendo o poder de consumi-la e o poder gravá-la de ônus ou submetê-la ao serviço de outrem; Reivindicatio é o poder que tem o proprietário de mover ação para obter de quem injustamente o detenha.”

Ainda afirma Diniz (2002) que devido a sua oponibilidade erga omnes, por ser o mais completo de todos os direitos reais e pelo fato de que o seu titular pode desfrutar do bem como quiser, sujeitando-se apenas às limitações legais impostas em razão do interesse público ou da coexistência do direito de propriedade de outros titulares (CC, art. 1.231).

Para (BRITO , 2014) a propriedade é um direito real, pois o proprietário exerce poder direto e imediato sobre a coisa, possui o direito de buscar a coisa de quem injustamente a possua ou a detenha (direito de sequela), possui eficácia absoluta (erga omnes), tem a publicidade como característica, além de o credor de garantia real possui direito de preferência frente aos demais credores. Em relação às formas de aquisição da propriedade imobiliária, o rol enumerado pelo Código Civil (artigos 1238 ao 1259) não é taxativo, mas sim exemplificativo, podendo existir outras formas de aquisição.

4.2 PROPRIEDADE DE NAVIOS

A propriedade é uma noção exclusivamente jurídica e um direito sobre o navio, que confere ao seu titular uma atividade estática por excelência. Proprietário é a pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima do Estado de registro. A aquisição da propriedade de navios efetiva-se por intermédio de meios atinentes ao direito comum ou por meios específicos do direito marítimo. Na doutrina, destacam-se algumas classificações atinentes aos modos de aquisição da propriedade naval, preponderando a classificação em modos derivados e originários (MARTINS, 2014).

Os modos primitivos ou originários de aquisição de propriedade de navios são os modos que transferem a propriedade independentemente do direito de outrem. A construção de navios é a única forma de aquisição primitiva ou originária. Conclusivamente, os modos de aquisição de propriedade de navios originários ou primitivos decorrem da inexistência de propriedade anterior (MARTINS, 2014).

Segundo Martins (2014), as formas derivadas dependem de ato translativo do direito alheio. Nos modos derivados, pressupõe-se o nexó entre o novo adquirente e aquele que tinha anteriormente a propriedade. O novo direito existe com fundamento na existência de um direito precedente.

Para (MARTINS, 2014) todos os meios translativos derivados da propriedade dos navios encontram-se no âmbito do direito privado, diferenciando-se, contudo, variantes atinentes a formas comuns a todas as coisas - distinguindo modos *inter vivos* e *causa mortis* - e específicas do direito marítimo.

Nos modos derivados comuns a todas as coisas procedentes de atos *inter vivos*, inserem-se a compra e venda, a troca, a doação em pagamento e a doação. Decorrentes de *causa mortis*, a sucessão legítima ou testamentária. Os modos específicos decorrem

usualmente de normativas de direito marítimo. Nos modos peculiares ao direito marítimo, enquadram-se a presa, o confisco, o salvamento e o abandono (MARTINS, 2014).

O direito marítimo enquadra quatro formas de aquisição de propriedade de navios específicas; salvamento, presa bélica ou presa naval (*occupatio bellica*), abandono liberatório, abandono sub-rogatório. Tais formas apresentam algumas especificidades e se enquadram em formas derivadas de aquisição de propriedade, evidenciando um nexo entre o novo adquirente e o proprietário anterior (MARTINS, 2014).

4.3 AQUISIÇÃO DE PROPRIEDADE DE NAVIO POR SALVAMENTO

O salvamento configura forma derivada específica do direito marítimo de aquisição de propriedades de navios, resultante de apreensão do navio abandonado em decorrência de um acidente marítimo. Admitindo o salvamento como forma de aquisição, o navio salvo pertencerá ao salvador e assim poderá ser registrado (MARTINS, 2014).

O direito brasileiro não ampara a aquisição de propriedade por salvamento. Destarte, o salvamento não atribui a propriedade do navio. Na hipótese de salvamento, o salvador fará jus a uma remuneração como prêmio do seu trabalho ou receberá indenização, após a entrega do navio à autoridade competente.

“Consoante a análise anteriormente esposada, afastada a hipótese de aquisição de propriedade de navio e salvamento, admite-se, contudo, no Direito brasileiro, a possibilidade de aquisição por prescrição aquisitiva ou usucapião” Martins (2014, p.272)

4.4 PRESA BÉLICA, PRESA MARÍTIMA OU PRESA NAVAL

No direito marítimo, a terminologia presa refere-se, *latu sensu* à tomada da coisa de seu dono. Abrange as espécies de presa bélica, presa piratesca e captura ou tomada.

O regime de presa bélica (*occupatio bellica*) segundo Martins (2014, pg 276):

Ainda designa presa marítima e naval, é instituto tradicional do direito internacional público configurando a característica mais destacada do direito de guerra marítima. O direito de presa engendra o apresamento e a apropriação de navios mercantes por navios de guerras beligerantes ou combatentes historicamente, o direito de presa corresponde a costume consolidado nas guerras marítimas desde a Antiguidade, universalmente praticada e referidas nas leis de Rhodes, consulado do Mar, na Guidon de La Mar e acolhidas pelos publicitas desde século XVII.

A presa bélica tem um caráter particularista consolidado pelas relações entre os Estados e as contingências da guerra e é o objetivo de regulamentação internacional específica na conferência de Haia (1907) e na declaração Naval de Londres (1909)”.

A declaração de Londres estabelece conceitos e critérios fundamentais para os procedimentos de presa bélica e para amparar as decisões dos tribunais de presas criados pela Convenção XII da Haia, sem ter chegado a efetividade(MARTINS, 2014).

Segundo (MARTINS, 2014) a conferência da haia(1907) sistematizava uma série de dispositivos que se referem a presa bélica e captura na Convenção VI.

4.5 ABANDONO SUB-ROGATÓRIO

O abandono sub-rogatório consiste no abandono da propriedade do navio à seguradora, para fins de recebimento de indenização. Segundo MARTINS (2014, p. 282):

No Brasil, o art. 753 do Código Comercial permite ao segurado abandonar os objetos seguros e solicitar ao segurador a respectiva indenização de perda total do navio e fretes, em caso de:I) presa ou arresto por ordem de potência estrangeira, seis meses depois da sua intimação, se perdurar por mais tempo o arresto;II) naufrágio, variação ou outro sinistro de mar, compreendido na apólice, de que resulte a inavegabilidade do navio ou cujo conserto importe em três quartos ou mais do valor do seguro;III) perda total ou deterioração que importe, pelo menos três quartos de seu valor; IV) falta de notícias do navio sobre o que recaiu o seguro ou em que se embarcaram os efeitos segurados.Infere-se que, em qualquer das hipóteses legalmente enumeradas, opera-se modo translativo da propriedade do navio à companhia seguradora, exceto quando perdido o navio em decorrência de naufrágio.

Consoante legislação supracitada, nos coloca (Belz, 2015): abandono sub-rogatório permite ao segurado abandonar os objetos segurados e pedir ao segurador a indenização de perda total do navio e fretes em caso de presa ou arresto por ordem de potencia estrangeira, 6(seis) meses depois da sua intimação, se perdurar por mais tempo o aresto; naufrágio, variação ou outro qualquer sinistro de mar, compreendido na apólice, de que resulte a inavegabilidade do navio ou cujo conserto importe em 75% (setenta e cinco por cento) – $\frac{3}{4}$ (três quartos) – ou mais do valor do seguro; perda total ou deterioração que importe, pelo menos, 75% de seu valor; ou falta de noticia do navio sobre o qual recaiu o seguro ou em que se se embarcaram os efeitos segurados.”

Ou seja, salvo hipótese quando perdido o navio em decorrência de naufrágio, opera-se modo translativo da propriedade do navio à companhia seguradora.

No Brasil a legislação vigente não estabelece forma especial para o Processo de abandono sub-rogatório, ao passo que este deve ser processado judicialmente por ação de abandono sub-rogatório judicial de navio, operando-se, especificamente, pelo protesto em observância aos tramites designados nos artigos 867 a 873 do Código de Processo Civil (Belz, 2015).

Segundo (BELZ , 2015) o protesto, previsto no art. 867, do Código de Processo Civil, é o ato judicial de comprovação ou documentação de intenção do promovente e visa prevenir responsabilidade, prover a conservação de seu direito e prover a ressalva de seus direitos:

Art. 867. Todo aquele que desejar prevenir responsabilidade, prover a conservação e ressalva de seus direitos ou manifestar qualquer intenção de modo formal, poderá fazer por escrito o seu protesto, em petição dirigida ao juiz, e requerer que do mesmo se intime a quem de direito.

Quanto ao procedimento para realização do protesto judicial, Martins (2014, pg 283) coloca:

A petição deve ser formulada dentro dos princípios gerais de direito, devendo o requerente fundamentar e justificar os fatos pormenorizadamente, manifestando a intenção de abandono de modo formal para fins de atendimento aos trâmites processuais e para prevenir responsabilidades e ressalvas de direito.

Lavra-se perante o MM. juiz um termo de abandono do navio pelo promovente dizendo que, na forma da petição e respectivo despacho, abandona à cia. de seguros e a outros interessados e entidades de seguro o navio, a carga (e frete, se for o caso). Após a exposição das provas em que se funda a demanda, termina-se a petição inicial requerendo que seja o protesto tomado a termo com a intimação do segurador.” Martins (2014, p. 283/284)

Insta salientar que o protesto é ato de caráter unilateral e não contencioso, tratando-se, portanto, de mera exteriorização da vontade, afastando, assim, a possibilidade de defesa ou contraprotesto. Como alternativa, resta ao requerido a possibilidade de realização de outro protesto, absolutamente distinto, oportunidade em que igualmente não haverá defesa, ou contraprotesto nos autos:

“Art. 871. O protesto ou interpelação não admite defesa nem contraprotesto nos autos; mas o requerido pode contraprotestar em processo distinto.”

Com isso, será lavrado, perante o MM. juiz, Termo de Abandono do Navio, que, com os autos conclusos, poderá mandar ouvir as partes interessadas que funcionaram no processo de ratificação do protesto marítimo.

Finalizados os demais trâmites legais, o juiz homologará o abandono para que produza seus efeitos legais, entregando os autos ao promovente, independentemente de traslado, em 48h (quarenta e oito horas), conforme art. 872, do CPC.

Insta salientar que o indeferimento do protesto enseja recurso de apelação, no entanto, inexistente recurso em caso de deferimento do processo, de modo que, será cabível impetração de mandado de segurança, nas hipóteses da deliberação judicial ser ilegal, abusiva e, portanto, capaz de gerar graves prejuízos ao requerido.

4.6 O ABANDONO LIBERATÓRIO

O abandono liberatório consiste no abandono do navio a credores e consigna limitação de responsabilidade dos proprietários de navios. Historicamente, a gênese do abandono liberatório data da Idade Média (MARTINS, 2014).

O Consolato Del Mar, no Capítulo 182, instituiu a obrigação dos compartes a pagar o valor das mercadorias danificadas, por falta de aparelhos do navio, até o valor deste. Sustentam alguns doutrinadores que o abandono filia-se ao contrato conhecido no século X ou XI sob a denominação de comanda, nas costas do Mediterrâneo.

Segundo Martins (2014, pg. 286):

O abandono foi consagrado na Ordenança Francesa (1681), sendo recepcionado por inúmeras legislações nacionais, inclusive no Código Comercial brasileiro. A consagração do abandono liberatório decorre do princípio universal de constituírem os bens do devedor garantia comum de seus credores. Foi instituído para preservar a "fortuna da terra" da "fortuna do mar". Ademais, a instituição do abandono liberatório insurge-se para atenuar os efeitos da responsabilidade que sopesam os proprietários de navios.

O abandono liberatório engendra-se dentre as instituições de direito privado e é considerado um abandono em natureza e compreende o navio e o frete. Em regra, o abandono liberatório é exercido após o acidente naval ou no final da viagem. É geralmente utilizado nas hipóteses de perda total do navio, essencialmente no caso de abaloamento ou naufrágio e assistência (MARTINS, 2014).

Na maioria dos ordenamentos jurídicos, o abandono liberatório engendra os seguintes efeitos:

Dexoneração dos devedores pelos atos lesivos do comandante, pelos prejuízos que o capitão causar a terceiro e pela falta de diligência que é obrigado a empregar para boa guarda,

acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo; II) transferência da propriedade do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem.

Sampaio de Lacerda (1982, p.67) sustenta que, no abandono liberatório, não configura, de fato, modo translativo de propriedade do navio. Trata-se de patrimônio em liquidação (fortuna do mar) para pagamento de credores. Efetivada a liquidação, se restar saldo, este deverá ser devolvido ao proprietário.

Segundo COSTA (1899 apud MARTINS, 2014) enquadra o abandono liberatório como meio de transferir a propriedade, ao afirmar desapossamento voluntário do navio e fretes de seus donos em favor dos credores, aos quais ficam com amplo direito de senhores e possuidores de tais objetos.

Na visão de SIMAS (1938 apud MARTINS, 2014) assevera ser inaceitável a opinião de configurar o abandono liberatório meio translativo de propriedade do navio. Entende que, se assim considerado, seria admitido a título de dação em pagamento pelas obrigações assumidas, que não é particular ao direito marítimo.

Para GIBERTONI(1998 apud MARTINS, 2014) , o abandono liberatório importa na transferência da propriedade do navio, ainda que não aos credores diretamente, mas por via deles. Assevera a autora que o abandono liberatório não configura modo de aquisição de propriedade, mas um meio de perda de propriedade do navio uma vez que há renúncia ao direito dominial.

O abandono liberatório não pode ser confundido com a dação em pagamento. A dação em pagamento decorre de um ato bilateral entre credor e devedor, enquanto o abandono liberatório é ato unilateral, dependente apenas da vontade do proprietário ou do comparte do navio. Independentemente de ensejar ou não transferência de propriedade, evidencia o abandono liberatório um sistema de limitação de responsabilidade dos proprietários de navios, consoante análise a seguir (MARTINS, 2014).

Para (GIBERTONI, 2014, p. 122):

O princípio universal de constituírem os bens do devedor garantia comum de seus credores, princípio que tanto se tem buscado restringir, sofreu seu primeiro embate no Direito Marítimo”. Preponderou sempre, neste, o propósito de afastar a “fortuna da terra” da “fortuna do mar”, tantos os riscos dos empreendimentos marítimos, a fim de não os arrefecer. Disso resultou o instituto do abandono liberatório

Segundo (BELZ, 2015) O abandono liberatório consiste no abandono de navio, incluindo os fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem, a credores e assenta, conforme supracitado, limitação de responsabilidade de navios, Sua previsão legal é encontrada no art. 494, do Código Comercial, Lei nº 556 de 1850:

“Art. 494 – Todos os proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelas dívidas que o capitão contrair para consertar, habilitar e aprovisionar o navio; sem que esta responsabilidade possa ser ilidida, alegando-se que o capitão excedeu os limites das suas faculdades, ou instruções, se os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a benefício do navio (artigo nº. 517). Os mesmos proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelos prejuízos que o capitão causar a terceiro por falta da diligência que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo (artigo nº. 519). Esta responsabilidade cessa, fazendo aqueles abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem. Não é permitido o abandono ao proprietário ou comparte que for ao mesmo tempo capitão do navio.”

Para (BELZ, 2015) o abandono liberatório possui como efeitos a exoneração dos devedores pelos atos lesivos do comandante, pelos prejuízos que o capitão causar a terceiro e por falta da diligencia que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo, bem como a transferência da propriedade do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem.

Porém, tal entendimento não é pacífico, haja vista que alguns doutrinadores entendem que o abandono liberatório não implica necessariamente na transferência de propriedade ao credor, que tem o direito de ser pago até a importância que lhe é devida. Afirmam ainda que trata-se de patrimônio em liquidação (fortuna do mar), para pagamento de credores, de modo que, efetivada a liquidação, se restar saldo, este deverá ser devolvido ao proprietário (BELZ , 2015).

Com intuito meramente didático, destaca-se que o abandono liberatório não se confunde com a dação em pagamento, haja vista que nesta decorre de um acordo entre credor e devedor, enquanto naquela depende apenas da vontade do proprietário ou comparte do navio, ou seja, trata-se o abandono liberatório de ato unilateral (BELZ, 2015).

Por fim, nos diz Belz (2015) importante registrar que o art. 494 do Código Comercial, que trata justamente do abandono liberatório, não vigora mais no Brasil, desde a publicação do Decreto nº 350, de 1º de outubro de 1935, que promulgou a Convenção Internacional para a unificação de certas regras relativas à limitação da responsabilidade dos proprietários de embarcações marítimas

CONCLUSÃO

Através da pesquisa feita neste presente trabalho, nas doutrinas e nos dispositivos constitucionais e infraconstitucionais que recorrem sobre o direito e o direito marítimo, podemos concluir que o regime jurídico da propriedade de navio e seus modos de aquisição pelo Direito Marítimo, que enquadra quatro formas de aquisição de propriedade de navios específicas; salvamento, presa bélica ou presa naval, abandono liberatório, abandono subrogatório é importantíssimo para o ordenamento jurídico brasileiro, pois o direito de propriedade é garantido na Constituição da República brasileira de 1988, que estabelece em seu artigo 5º, inciso XXII, ser garantido o direito de propriedade.

No Brasil, no ponto de vista econômico 95% de todo o comércio exterior brasileiro são transportados por via marítima exercendo grande influência no desenvolvimento do país, portanto analisar o conceito e o âmbito jurídico do Direito Marítimo brasileiro que se subdivide em; direito internacional marítimo, direito penal marítimo, direito do trabalho marítimo, direito empresarial marítimo, direito do trabalho marítimo e os órgãos de autoridade marítima é uma forma de contribuir para que as leis brasileiras estejam em consonância com as legislações internacionais como é o caso da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, que foi resultado de longas negociações entre os participantes na busca de consenso para solucionar as questões de direito do mar. E pela sua eficiência ficou conhecida como a Lei do Mar, nesta lei foram codificados diversos assuntos relevantes para legislação brasileira marítima como: espaços marítimos, conservação e gestão dos recursos vivos do alto-mar, área, autoridade internacional dos fundos marinhos, proteção e preservação do meio marinho, investigação científica marinha, desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha, órgãos de solução de controvérsias, criação do Tribunal Internacional do Direito do Mar, as normas da Convenção do Mar de 1982 predominam sobre as outras normas internacionais de direito do mar.

Portanto a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 tem vocação universal e aceitação geral.

A legislação brasileira Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e a Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993 – está em sintonia com a Convenção do Mar de 1982.

A Convenção das Nações Unidas de 1982 é um importante instrumento internacional quanto ao direito do mar.

Quanto ao estudo dos espaços ou domínios marítimos é importante em diversos aspectos: para a definição dos limites da jurisdição dos Estados, pelo papel no equilíbrio do meio-ambiente, como fontes de riquezas econômicas, para o lazer e o turismo. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. Ela estabelece, de forma precisa, os seguintes espaços marítimos: o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva, a plataforma continental, as ilhas e as águas arquipelágicas, os estreitos e os canais, o alto-mar, e os fundos marinhos.

Já sobre o navio, vimos que é passível do direito de propriedade. Para o direito marítimo, navio não teve um único conceito construído, a doutrina nem as legislações tem um conceito definitivo, porém encontram-se conceitos previstos nos tratados internacionais, na legislação nacional e na doutrina que regula as leis do direito marítimo no país.

Em todos eles o navio é definido de forma ampla, ou seja, significa qualquer tipo de embarcação, e tem natureza de um bem móvel. Porém os elementos essenciais que caracterizam os navios são a navegabilidade e a flutuabilidade, ao faltar um desses quesitos, o navio não é considerado um navio.

A propriedade é um direito sobre o navio, que confere ao seu titular, o seu proprietário que deverá ser a pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima do Estado de registro. A aquisição da propriedade de navios efetiva-se por institutos do direito civil e marítimo, e a construção de navios é a única forma de aquisição primitiva ou originária e decorrem da inexistência de propriedade anterior, e como vimos no presente trabalho a aquisição de navios também ocorre pelos meios do direito marítimo e suas especificidades.

O direito admite quatro formas de aquisição de propriedade de navios pelo direito marítimo, são elas: salvamento, presa bélica ou presa naval abandono liberatório, abandono sub-rogatório.

Na aquisição de propriedade de navio pelo direito marítimo, por salvamento é consequência da apreensão do navio abandonado em virtude de um acidente marítimo o navio salvo pertencerá ao salvador e assim poderá ser registrado. No Brasil o direito brasileiro não permite aquisição de propriedade por salvamento, segundo a doutrina na hipótese de salvamento, o salvador fará jus a uma remuneração como prêmio do seu trabalho ou receberá indenização, após a entrega do navio à autoridade competente.

Porém admitisse no Direito brasileiro, apenas possibilidade de aquisição por prescrição aquisitiva ou usucapião.

A outra forma de aquisição de navio pelo direito marítimo é a presa bélica, presa marítima ou presa naval, é a tomada da coisa de seu dono. Abrange as espécies de presa bélica, presa piratesca e captura ou tomada.

O direito de presa engendra o apresamento e a apropriação de navios mercantes por navios de guerras beligerantes ou combatentes historicamente, o direito de presa corresponde a costume consolidado nas guerras marítimas desde a Antiguidade.

A presa bélica tem um caráter particularista consolidado pelas relações entre os Estados e as contingências da guerra e é o objetivo de regulamentação internacional específica na conferência de Haia (1907) e na declaração Naval de Londres (1909).

Sendo a conferência da Haia responsável por sistematizar uma série de dispositivos que se referem a presa bélica e captura na Convenção VI.

Já o abandono sub-rogatório, outra forma de aquisição de propriedade do navio pelo direito marítimo, consiste no abandono da propriedade do navio à seguradora, para fins de recebimento de indenização. Amparado pela lei No Brasil, o art. 753 do Código Comercial, permite ao segurado abandonar os objetos seguros e solicitar ao segurador a respectiva indenização de perda total do navio e fretes.

A legislação brasileira vigente não estabelece forma especial para o processo de abandono sub-rogatório, ao passo que este deve ser processado judicialmente por ação de abandono sub-rogatório judicial de navio, operando-se, especificamente, pelo protesto em observância aos tramites designados nos artigos 867 a 873 do Código de Processo Civil.

Por fim, o abandono liberatório que consiste no abandono do navio a credores e consigna limitação de responsabilidade dos proprietários de navios, segundo a doutrina a prática do abandono liberatório é desde a Idade Média.

O abandono liberatório se instituiu dentre as instituições de direito privado e é considerado um abandono em natureza e compreende o navio e o frete. Em regra, o abandono liberatório é exercido após o acidente naval ou no final da viagem. É geralmente utilizado nas hipóteses de perda total do navio, essencialmente no caso de abaloamento ou naufrágio e assistência.

O abandono liberatório consiste no abandono de navio, incluindo os fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem, a credores e assenta, conforme supracitado, limitação de responsabilidade de navios, Sua previsão legal é encontrada no art. 494, do Código Comercial, Lei nº 556 de 1850.

Entender e saber aplicar as leis constitucionais e infraconstitucionais sobre aquisição de navios pelo direito marítimo é de suma importância para o operador do direito, hoje

sabemos que no Brasil, no ponto de vista econômico 95% de todo o comércio exterior brasileiro são transportados por via marítima exercendo grande influência no desenvolvimento do país.

As legislações brasileiras como é o caso do Código Comercial de 1850, devem estar atualizadas pelo legislador e pelos operadores do direito, em acordo com as legislações do globo, é importante que sejam regras uniformes e satisfação os desejos da humanidade e com um grau elevado de neutralidade para questões marítimas em seus aspectos gerais a fim de evitar que superpotências navais comerciais e de guerra estejam a prevalecer interesses exclusivos dos seus Estados em detrimento dos demais integrantes das Nações Unidas, sejam eles países pobres ou ricos.

Portanto, para que se possa efetivar e aplicar com precisão as normas relativas a aquisição de propriedades de navios pelo direito marítimo, tornando as relações comerciais e de navegação mais aptas as demandas do mundo globalizado de hoje, seguindo a linha de produção e pensamento dos grandes navegadores da história do direito marítimo, é preciso pensar em leis que regulem as navegações e pensar no equilíbrio das nações e a paz entre os povos.

REFERÊNCIAS

ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992. 343p

-----**Atos Multilaterais Assinados pelo Brasil no Âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO)** <http://www2.mre.gov.br/dai/imo.htm>, acesso em nov 2017.

BELZ, Dúrcio. **Abandono liberatório e abandono sub-rogatório**. <https://jus.com.br/artigos/37475/abandono-liberatorio-e-abandono-sub-rogatorio>. Acesso em nov.2017.

BRITO, Oziel **Fundamentos jurídicos da propriedade**. <https://academicooziel.jusbrasil.com.br/artigos/140562640/fundamentos-juridicos-da-propriedade>, acesso em nov. 2017.

_____**Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, 5 de outubro de 1988.** Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em nov. 2017

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito marítimo: aspectos introdutórios**. p. 47-95. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (org.). **Direito marítimo made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007. 656p.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 4º Vol.: Direito das Coisas. 18º Ed. Aum. E atual. De acordo com o novo Código Civil (Lei n. 10.406/2002) São Paulo: Saraiva, 2002.

FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999, p. 12.

_____**A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e os organismos internacionais por ela criados**. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, n. 133, p. 133, jan./mar. 1997.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. atual., rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. 590p.

_____. **Teoria e prática do direito marítimo** / Carla Adriana Comitre Gibertoni – 3. ed. Atualizada, revista e ampliada – Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

GONÇALVES, Joannisval Brito. Direitos brasileiros de zona econômica exclusiva e de plataforma continental em torno do arquipélago de São Pedro e São Paulo. Consultoria Legislativa do Senado Federal, Brasília, p. 3, 2002. Disponível em: <www.senado.gov.br/conleg/artigos/direito/DireitosBrasileirosdeZona.pdf>. Acesso 24 nov. 2017.

GRECO FILHO, Vicente. **Direito processual civil brasileiro**. 19. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2006. v. 1. p. 169.

LACERDA, J. C. Sampaio de. **Curso de direito comercial marítimo e aeronáutico: direito privado da navegação**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1969. v. 1. 447p.

_____. **Curso de direito privado da navegação: direito marítimo**. 3. ed. rev. e atual. por Aurélio Pitanga Seixas Filho. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984. v. 1.

_____. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. SALIBA, Aziz Tuffi (org.). **Legislação de direito internacional**. 2. ed. São Paulo: Rideel, 2007. p. 410-411.

LEBRE, Eduardo Antonio Temponi. **O Direito Marítimo e os órgãos da autoridade marítima**. In: **Âmbito Jurídico**. Rio Grande, XII, n. 71, dez 2009. Disponível em: <http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6992>. Acesso em nov 2017.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo** – volume I / Eliane Maria Octaviano Martins – 4. ed. – São Paulo: Manole, 2014.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001. 257p.

_____**Curso de direito internacional público.** 9. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Renovar, 1992. v. 2. 1343p.

_____**Direito constitucional internacional: uma introdução: Constituição de 1988.** revista em 1994. 2. ed. rev. Rio de Janeiro: Renovar, 2000. 412p.

_____**Alto-mar.** Rio de Janeiro: Renovar. 2001. p. 218.

MEIRA MATTOS, Adherbal. **O novo direito do mar.** 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2008. p. 127.

MUNIZ, Rafael. **A nacionalidade do navio à luz da convenção das nações unidas sobre o direito do mar de 1982: o vínculo efetivo entre o estado e o navio.** Biguaçu (SC) , 2009. Dissertação (Mestre em Direito). Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). .

_____**NEPOM - Núcleo Especial de Polícia Marítima** SANTOS, Valdir Andrade. Parecer. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO MARÍTIMO. http://www.abdm.org.br/informativos/crimes_a_bordo.htm, acesso nov 2017.

_____**LEI Nº 7.170 DE 14 DE DEZEMBRO DE 1983.** www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17170.htm, acesso nov. 2017.

_____**LEI Nº 7.643, DE 18 DE DEZEMBRO DE 1987.** www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7643.htm acesso nov. 2017.

-----**LEI Nº 6.938/81.** www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6938.htm acesso em nov. 2017.

_____**LEI Nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.** www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9605.htm, acesso em nov. 2017.

_____**PODER JUDICIÁRIO. JUSTIÇA DO TRABALHO. TRT DA 1ª REGIÃO. 64ª. VARA DO TRABALHO DO RIO DE JANEIRO – RJ. PROCESSO 00664-2005-064-01-00-5. Processo Judicial Eletrônico - Tribunal Regional do Trabalho 1º Região. www.trt1.jus.br/processo-judicial-eletronico, acesso em nov. 2017.**

_____**Consolidação das Leis do Trabalho .www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm, acesso em nov. 2017.**

_____**LEI N 9.537/98 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA)**

_____**CÓDIGO COMERCIAL - PLANALTO. www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm acesso em nov. 2017.**

_____**LEI Nº 556, DE 25 DE JUNHO DE 1850 www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm, acesso em nov. 2017.**

_____**DECRETO nº 3.939, de 26 de setembro de 2001. www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/D3939.htm, acesso em nov. 2017.**

_____**DECRETO Nº 6.478, de 9.6.2008 - Planalto. www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6478.htm, acesso em nov. 2017.**

_____**LEI Nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954 - Planalto www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L2180.htm, acesso em nov. 2017.**

_____**LEI Nº 8.374, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1991. www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1989_1994/L8374.htm, acesso em nov. 2017.**

_____**LEI Nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997 - Planalto. www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm, acesso em nov. 2017.**

_____ **LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.**

www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9537.htm, acesso em nov. 2017.

_____ **LEI Nº 9.966, DE 28 DE ABRIL DE 2000.**

www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm. acesso em nov. 2017.

_____ **LEI Nº 15.788, de 8 de novembro de 1922.**

www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1901-1929/L4793.htm, acesso em nov. 2017.

_____ **LEI Nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997 –**

[.www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9432.htm), acesso em nov. 2017.

_____ **LEI Nº 8.617, DE 4 DE JANEIRO DE 1993.**

www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm, acesso em nov. 2017

_____ **CÓDIGO CIVIL .** www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm, acesso em nov. 2017.

_____ **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988.**

www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm, acesso em nov. 2017.

_____ **LEPLAC - O Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) Marinha do Brasil.** <https://www.mar.mil.br/secirm/portugues/leplac.html>, acesso em nov.2017.

_____ **PROGRAMA REVIZEE - Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica.** Ministério do Meio Ambiente. www.mma.gov.br/biodiversidade/biodiversidade-aquatica/zona.../programa-revizee, acesso em nov. 2017.

REZEK, José Francisco. **Direito internacional público: curso elementar.** 2. ed. atual. São Paulo: Saraiva, 1991. 407p.

SANTOS, Theophilo de Azeredo. **Direito da navegação:** marítima e aérea: doutrina, jurisprudência, legislação. 2. ed. Rio de Janeiro.

SEITENFUS, Ricardo; VENTURA, Deisy. **Introdução ao direito internacional público.** 3. ed. rev. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2003. p. 117.

SILVA, Fernando Quadros da. A Convenção da ONU sobre o Direito do Mar. **Revista CEJ,** Brasília, n. 12, p. 48, set./dez. 2000.

